



# النمو العمراني الحضري في المدينة العربية

## المشاكل والحلول



الجزء الثاني



نشأت منظمة المدن العربية في ١٥ مارس ١٩٦٧ م تعبيراً عن الإحساس بضرورة قيام منظمة تسعى لتأكيد التعاون وتقوية الروابط ودعم الصلات بين الأعضاء على ساحة الوطن العربي وتستهدف الإثراء بالمدن العربية وتطويرها وتحسينها في مختلف الميادين مع الإلقاء على الهوية العربية والحفاظ على تراثها الإسلامي المجيد ، وأقّلت عليها المدن من مختلف أنحاء الوطن العربي في ثقة واطمئنان ، وازداد عدد المدن الأعضاء من ٢٧ مدينة عند مرحلة التأسيس إلى ٣٧٠ مدينة في الوقت الحاضر تحتل جميع أنحاء الوطن العربي من عجلجه الى محيطها جميع العواصم والمدن العربية الكبرى .

وبعد أن تعيددت أوجه أنشطة المنظمة وسعيها نحو الأداء الأفضل لمهامها -ولي إطار التخصص والتكامل أنفء ( المعهد العربي لإثاء المدن ) الذي ظهر كفكرة عام ١٩٧١ م وتطور ككيان ومتمسكون في عام ١٩٧٧ م — وتبته المملكة العربية السعودية وشجته برعايتها وعونها — وبدأ نشاطه الفعلي منذ عام ١٩٨٠ م .

( والمعهد العربي لاثاء المدن ) مؤسسة علمية ثقافية استشارية مهم بالمدينة في كافة مجالاتها وأخصاصاتها وأغراضها والمدن العربية والشئون البلدية بصفة خاصة ومقره مدينة الرياض ، وله شخصيته المعنوية المستقلة ويعمل بالتعاون والتنسيق مع الأمانة العامة لمنظمة المدن العربية .

ويأشر المعهد الواجبات والمهام التالية :

- إجراء الدراسات والبحوث عن المدينة العربية في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والعمارة والإدارية والتنظيمية وغيرها .
- إعداد المؤتمرات والندوات وتنظيم الندوات التدريبية وحلقات البحث والنقاش العلمي في مجالات وشئون المدن والبلديات العربية .
- تقديم الخدمات الاستشارية والدراسات الفنية والتخصصية للمدن والبلديات العربية في مجال تخصصاته المتنوعة .
- إصدار الكتب والدراسات المتخصصة وإقامة المعارض للتعريف بالمدينة العربية وتراثها ومعالمها ونهضتها وتقديمها .
- إنشاء مراكز المعلومات والترقيق لكل جوانب وشئون البلديات والمدن العربية .
- التعاون مع الجامعات ومراكز البحوث والمعاهد العلمية والعربية في كل مايعمل على تطوير وإثاء للمدن العربية .
- الرئيس الاعلى للمعهد وهر الشئون البلدية والقرية بالمملكة العربية السعودية ( معالي الدكتور خالد العقري ) .
- يشرف على المعهد مجلس أمناء برئاسة امين مدينة الرياض ( معالي الدكتور عبد الله النعيم ) .
- يشرف على الجهاز الفني والإداري المدير العام للمعهد (الدكتور محمد عبد الله الحمايد ) .

اهداعات ١٩٩٤

المنظمة العربية

السعودية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



النمط العمراني الحضري في المدينة العربية - المشاكل والحلول

أصحاح في بحوث في فصحيات

المؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية

الذي عقد في مدينة الرياض

المملكة العربية السعودية

١٢ - ١٧ رجب ١٤٠٦ هـ

٢٢ - ٢٧ مارس ١٩٨٦ م



من إصدارات

المعهد العربي لأمم المدن

لعام ١٤١٠ هـ - ١٩٨٩ م









## الجزء الثاني

### قائمة المحتويات

#### القسم الأول : بحوث ودراسات تطبيقية عن المدن العربية

رقم الصفحة		البحث الأول
٤٨١	النمو العمراني والحضري في المدينة العربية « العراق » - المشاكل والحلول . ..... دكتور / محمد صالح عبد القادر	
	الاتساع المساحي للمدن - الآثار القائمة والمتوقعة - دراسة تطبيقية عن بعض المدن العراقية .	البحث الثاني
٤٩٥	دكتور / صلاح حميد الجنابي ..... فضاءات المسألة في المدن العراقية وتطورها المستقبلي .	البحث الثالث
٥٠٩	دكتور / عماد كامل حمون الجنابي ..... النمو العمراني الحضري في مدينة بغداد .	البحث الرابع
٥٣٣	فؤاد راضي محسن ، صالح كدر أحمد ..... الخصائص التخطيطية لمدينة بغداد منذ نشأتها وحتى عام ١٩٥٨ م .	البحث الخامس
٥٥١	دكتور / شاكر سلمان الزبيدي ..... مستقبل التطور الحضري ، في الكويت .	البحث السادس
٥٦٧	دكتور / عبد الله يوسف أبو عياش ..... الزيادة الطبيعية في النمو السكاني واختلافها في الكويت ( ١٩٧٥ / ١٩٨٠ م ) .	البحث السابع
٥٧٧	دكتور / مكي محمد عزيز ..... النمو العمراني الحضري لمدينة الشارقة .	البحث الثامن
٥٩٧	عبيد عيسى أحمد ..... التهيئة العمرانية في تونس .	البحث التاسع
٦٠٩	دكتور / محمد الباهي ..... النمو العمراني الحضري لمدينة تونس - التناقضات وأفاق حلولها .	البحث العاشر
٦١٥	منصف بن الحبيب الحثيثة ..... مشكلة النقل في المدينة العربية والبحث عن حلول - دراسة عن مدينة قسنطينة .	البحث الحادي عشر
٦٢٥	سليمان محمد مكفص ..... النمو العمراني غير المتوازن في المدينة العربية الكبيرة - حالة خاصة بمدينة حلب .	البحث الثاني عشر
٦٤٣	دكتور / عمر وصفي مرتيني ..... النمو العمراني السريع لمدينة حلب - الأسباب ، النتائج ، الحلول .	البحث الثالث عشر
٦٦٥	دكتور / علاء الدين إبراهيم لولح ..... النمو العمراني في مدينة حمص وتقديم الحلول المناسبة للمشاكل العمرانية .	البحث الرابع عشر
٦٧٣	دكتور / جورج عبد الكريم توما ..... النمو العمراني لمدينة حمص وحلول ومشاكل توسيع شبكة توزيع المياه العذبة .	البحث الخامس عشر
٦٨٩	دكتور / محمود فيصل الرفاعي ..... المدن الكبرى - مشكلاتها ، وتطلعاتها - دراسة في آثار النمو الحضري لمدينة القاهرة .	البحث السادس عشر
٦٩٩	دكتور محمد سيد حافظ فرحات ..... النمو العمراني والحضري ومشكلات الاسكان بمدينة القاهرة .	البحث السابع عشر
٧١٥	دكتور / حامد عبد المقصود عبد للهادي	

٧٣٣	..... مشكلة المواصلات في مدينة القاهرة - طبيعتها وكيفية مواجهتها . دكتور/ محمد محمد شفيق زكي	البحث الثامن عشر
٧٥١	..... الامتدادية عام ٢٠٠٥ م وتحديات الانماء الحضري . دكتور / محسن محرم زهران	البحث التاسع عشر
٧٧٣	..... النمو الحضري المتسارع بمدينة الخرطوم .. نشأته ، مكوناته ، دوافعه . دكتور / عثمان الحسن محمد نور	البحث العشرون
٧٨٣	..... المستوطنات الشعبية في الخرطوم الكبرى . دكتور / عادل مصطفى أحمد	البحث الحادي والعشرون
٧٩٩	..... الآثار الاجتماعية للهجرة على للمدينة العربية - دراسة للمتغيرات في السيميوديمغرافية في العاصمة السودانية . دكتور حمد اسماعيل عبيد	البحث الثاني والعشرون

### القسم الثاني : الدراسة التحليلية الميدانية

٨١٣	..... أهمية العمل الميداني في دراسة مشكلات المدن العربية	تقديم
٨١٥	..... تصميم استمارة الاستبيان وموضوعاتها	تمهيد
٨١٨	..... نتائج البيانات العامة عن صفات وخصائص المدن العربية	أولا
٨٢٥	..... مشكلات النمو العمراني الحضري في المدينة العربية	ثانيا
٨٤٠	..... المقترحات والحلول لمشكلات النمو العمراني في المدينة العربية	ثالثا
٨٤٤	..... اتجاهات المعهد في مجالات خدمة المدينة العربية	رابعا

### القسم الثالث :

٨٤٧	..... خاتمة .. توصيات المؤتمر العام الثامن في شأن : الموضوع العلمي للمؤتمر
-----	--

### الملاحق :

٨٥٣	..... ★ االطار العام للموضوع العلمي للمؤتمر الثامن
٨٥٧	..... ★ استمارة استبيان المدن العربية حول الموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن
٨٦١	..... ★ قائمة الأشكال والصور
٨٦٩	..... ★ كلمة أخيرة
٨٧١	..... ★ تفاصيل محتويات موضوعات الأبحاث
٨٧٩	..... ★ الأبحاث المقدمة باللغة الإنجليزية

## الجزء الثاني

القسم الأول - بحوث ودراسات تطبيقية عن

المُدن العربيّة ،

القسم الثاني - الدراسة التحليليّة الميدانيّة .

القسم الثالث - الخاتمة والتوصيات - الملاحق - الأبحاث المقدّمة

باللغة الانكليزية .







القسم الأول  
بحوث ودراسات تطبيقية عن المدن العربية





## النمو العمراني والحضري في المدينة العربية - العراق -

### المباني والمجتمعات

نكتور / محمد صالح عبد القادر

#### المقدمة :

تعتبر ظاهرة التحضر من الظواهر القديمة في العالم ، حيث ان الانسان حاول ان يعيش في المدن منذ آلاف السنين ، ولقد ظهرت في بداية الأمر القرى ثم تطورت إلى قرى كبيرة ثم مدن ومراكز حضرية ولقد أسهمت المدن في الحضارة اسهاماً واضحاً ، ويمكن القول بأن الانسان اهدى إلى العيش في المدينة في الفترة التي اهدى فيها إلى الكتابة فقد حدثت تحولات عديدة في حياة الانسان الاقتصادية والاجتماعية والفكرية في تلك الفترة . ففي التولحي الاقتصادية انتقل إلى النشاط الزراعي لأول مرة تاركاً نشاط الجمع وحدث ذلك في شمال الجزيرة العربية وبالذات في سفوح جبال زاغروس وبالتحديد في مدينة « جرمو » والتي تقع في شمال العراق في حدود ٧٠٠٠ سنة قبل الميلاد<sup>(١)</sup>. وقد أشارت المؤشرات التاريخية بأن هذه المدينة هي الأولى من نوعها في العالم تجمعت فيها دور سكنية ولحيطت بها المزارع الواسعة في الأطراف وخصصت بعض أطرافها كمراعي لتربية الحيوان . وهنا يظهر التساؤل من أسباب ظهور المدن والتجمعات الحضرية لأول مرة في العالم في أرض الجزيرة العربية ؟ لتلاجابة على هذا التساؤل يمكن أن نحدد ظروف التفاعل الاجتماعي بين الانسان وبيئته المحيطة به وأفراد مجتمعه ثم الاستغلال الفعلي للموارد البيئية من قبل الانسان لتطوير نفسه وحدث ذلك في حدود ٤٠٠٠ سنة قبل الميلاد على وجه التحديد فظهرت المدن التي امتازت بالتنازع فيما بينها على السلطة والهيمنة<sup>(٢)</sup>.

وظهر اهتمام العرب بالمدينة من خلال الاهتمام العظيم الذي أبداه ابن خلدون ووضعه لمفاهيم أساسية فيما يخص تنظيم وتخطيط المدينة وقد طورت أغلب أفكاره في العصر الحديث تطوراً واضحاً واستند المخططون على تلك الأفكار في الكثير من أعمالهم والتي يعود الفضل لأغلبها إلى الأفكار الأصلية لابن خلدون في عصر النهضة العربية ، وجميع الأفكار والنظريات الغربية الحديثة اعتمدت على بداية المراحل التطورية الحضرية والتحولات الاجتماعية العربية ... فهو الذي وضع المدينة وظواهرها الاجتماعية ونشؤها وتطورها وتركيب المدينة الداخلي ونمو منطقتها بالشكل الذي جعل تلك الأفكار مبادئ أولية للمخططين المعاصرين كالمناطق الاقتصادية الهامة في نشوء ونمو وتطور المدينة وحاجتها إلى مواد أولية ، زراعية ، بناء ، قوى بشرية لادامة نمو المدن وتطورها ، ووضع الأسس الأولى لحجوم المدن وتركز مكنتها وعلاقتها الإقليمية ولهذا جاء المخططون في الوقت الحاضر بالنظريات الحديثة المرسمة لأفكار أولية مهمة تم وضعها في تلك الفترة .

ولقد ظهرت بعض الأفكار الحديثة في الدول الغربية بمثابة حلول لمشاكل في الدولة النامية ، كاستخدام النمط المتكامل في الاستعمالات الصناعية فيما يسمى بنموذج التكتل الصناعي Industrial Agglomeration على غرار التكتل في الأسواق التجارية والمناطق الصناعية في المدن العربية القديمة فهي ظاهرة عربية أصيلة تنبأها المجتمعات المتطورة كوسيلة ولسلوب لتطوير المجتمعات النامية في العصر الحديث .



(1) R. Braidwood; "The Agricultural Revolution" Scientific American Sept., 1960, pp 3-10.

(٢) طه باقر ، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة ، بغداد . ١٩٥٥

## الفصل الأول الخلفية النظرية Theoretical background دراسة نظرية لمفهوم النمو الحضري للمدينة العربية

### أنماط النمو الحضري The Pattern of Urban Growth

هناك كثير من النظريات التي تبحث في النمو الحضري في المدينة العربية منها ما هو مشتق من أفكار المدن العربية القديمة . وقد جرت تحويرات عديدة في العصر الحديث على تلك النظريات بما يتلاءم والتطور التكنولوجي الحديث . وإن أهم تلك النظريات التي كتبت للظروف العربية الاقتصادية منها والاجتماعية هو النمو الحضري من المنطقة القديمة وهي البؤرة الاولى المركزية والمتكافئة من المسجد والموثق والمناطق والأبنية الادارية والقصور والمساكن الخاصة والخدمات الأخرى ، ويتجه النمو من هذه المنطقة نحو الخارج وبصورة غير متوازنة ومتساوية تبعا لتطور مستلزمات ذلك النمو الحضري ، كالطريق الذي يربط المركز الرئيسي للمدينة القديمة بالمناطق الزراعية التي تمون المدينة بالمنتجات والمواد الغذائية الضرورية وتوفر نشاطا اقتصاديا زراعي تحول في فترات لاحقة إلى نشاط اقتصادي صناعي بعد التطورات الحديثة في التكنولوجيا والعلوم . وتختلف التواحي المعمارية من منطقة إلى أخرى ضمن التجمع الحضري في المدن فترتكز مناطق راقية وقصور فخمة في مناطق محددة بينما تظهر مناطق أخرى بمستوى أدنى وربما تتمتع ظروف المعيشة الملائمة في مناطق فقيرة وهذا يعود إلى التباين الطبقي في المجتمعات العربية واختلاف دخول الأفراد والمستوى الثقافي والاجتماعي ومن ثم ظهور طبقة من المهاجرين الفقراء إلى المدينة العربية واستقرارهم في مناطق متباعدة في مستوى الخدمات للعمل في الحقول والمزارع التي يملكها الأغنياء والذين يصلون تلك الطبقة الفقيرة بتوفير العمل في النشاط الزراعي الخاص .

ويبدأ النمو الحضري في أقسام محددة ضمن التركيب الداخلي للمدينة ويسبب ضغطا على أطراف المناطق القريبة بعد أن يبدأ الضغط من مركز المدينة الداخلي وحصول اختناقات في استعمال الأرض في ذلك المركز فويضغط على المنطقة القريبة من المركز الرئيسي كتوسع في الأبنية الادارية وقصور الامراء وربما تحدد مناطق جديدة انتقالية بين المركز الرئيسي والذي يحوى على المنطقة التجارية والادارية ويضغط على مناطق مجاورة أو يختار منطقة جديدة في طرف من المدينة لاستعمالها ضمن تحديد جديد ، وكانت هذه هي بداية تخطيط المدن العربية بصيغ عملية تطبيقية ولم يكن هنالك نمو عضوي في المدن العربية خصوصا إذا ما علمنا بأن العرب في تلك الفترات كانوا هم المخططين الأوائل في العالم . ومن اختلاف وتباين الدخول في مجتمع المدينة العربية يحدث تحول وإرتفاع في مستوى دخول الأفراد نحو الدخل المحدود والمنخفض بعد الزيادة في دخول هؤلاء الأفراد .

ولما كان النقل الداخلي في بدء نشوء المدن العربية يعتمد على أساليب بسيطة نتيجة لظروف للتنمية في تلك الفترات واختلافها عن التطورات في مجال النقل عما هو عليه في الوقت الحاضر جعل نمو المدن يحدث بشكل دائري وجعل المناطق الداخلية للمدينة العربية تنمو بشكل دائري وبالأخص عندما تكون مجاري الأنهر بعيدة عن تلك التجمعات الحضرية وهذا نادر الحدوث في مناطق ذات ظروف مناخية مشابهة للمنطقة العربية .

فعادة ما تزود المدينة بالمياه من مجرى نهر قريب لضرورة الماء في قيام أي تجمع حضري لأنه عنصر مهم لمقومات حياة الإنسان ، ولذا فإن الشكل الدائري للمدينة التي يجرى في وسطها مجرى نهر عادة ما يكون النمو للمنطقة الداخلية باتجاه ذلك المجرى لأهمية المياه وسهولة التنقل النهرية لامتكانية الوصول والنظرة الجمالية لموقع الأحياء الجديدة على ضفاف الأنهر . وقد اتبناه ابن خلدون في القرن الثامن للهجرة بأن المدينة يجب أن تتوفر لديها مقومات بقائها ونشوتها وبالأخص المياه ، والنشاط الزراعي والرعي ولهذا فإن من الضروري قيام تجمعات حضرية وعمرانية قرب مجاري الأنهار واعتُمد بأن المدينة وأقيمتها بكونان منطقة مترابطة حيث تمتد المناطق الرعوية حول أطراف المدينة وتنتشر الحقول الزراعية ثم تظهر مناطق الغابات وتليها المناطق الفارغة والصحرى .

مقترح ابن خلدون لاستعمالات الأرض حول المدينة

- ١ - المنطقة الرعوية
- ٢ - المنطقة الزراعية
- ٣ - منطقة الغابات



شكل ( ١ )

المدينة والأقاليم كما تصورها ابن خلدون في القرن الثامن الهجري .

وقد اعتمد العلماء الألمان في العصر الحديث على آراء ابن خلدون وطورها بالشكل الذي يتلاءم والظروف الاجتماعية والاقتصادية لمدينة أوروبا الغربية ومن هؤلاء العلماء Von Thunen . حيث افترض مدينة واحدة معزولة عن المدن الأخرى وتحيط بها المناطق الزراعية والسهول وهي ذات موقع متجانس من حيث الظروف الطبيعية كالمنح والمناخ والتربة . وقد افترض أن سعر المنتجات الزراعية ثابت لا يتغير رغم بعد المسافة عن سوق المدينة

الرئيسي، وافترض أن ظروف النقل بدائية وبسيطة واستنتج بأن المدينة واستعمالات الأرض فيها سيكون بشكل دائري أو مناطق دائرية الشكل لكل منطقة أو دائرة تخصص في نشاط اقتصادي معين كالإنتاج الزراعي البتاني أو البستاني، ومنطقة دائرية أخرى لنشاط آخر وهكذا .

والمدينة العربية أخذت شكلها الدائري لأن هذا الشكل أكثر ملاءمة لحركة الاتساع، وهو من الأشكال الهامة في عمليات الدفاع وتوفير الحماية والأمان إضافة إلى كونه شكلاً يساعد في تقديم الخدمات إلى مناطق واسعة في المدينة بشكل سريع لكل المناطق للاستفادة من التسهيلات الخدمية وتسهيلات النقل وتوفير محلات السكن والعمل، على الرغم من أن كثيراً من المدن العربية الأخرى على أشكال غير دائرية، ولكن الشكل الدائري يعتبر مفضلاً في كثير من المناطق العربية .

وتتمو المناطق الحضرية في المدينة مع محاور طرق النقل النهرية والبحرية وفي هذه الحالة تتسحب استعمالات الأرض مع تلك المحاور، ولا يظهر الشكل الدائري في مثل هذه الحالات بل يظهر للشكل غير الدائري وتتسحب المناطق واستعمالات الأرض مع الاتجاه المحوري، والنمو المحوري للنهر أو الطريق البري . ويؤثر النمو الحضري والعمراني في المدينة بتباين التضاريس كالمسطح والمرتبة والمناخ فيها من منطقة إلى أخرى ضمن المدينة، ويتبع ذلك اختلاف في كلف النقل Transportation Cost حيث أنه من العوامل المهمة المؤثرة في توزيع استعمال الأرض داخل المدينة، فالمناطق القريبة والمطلية على الأنهر وطرق النقل البرية تكون ذات أهمية خاصة من النواحي الاقتصادية والاجتماعية وغالباً ما يتأثر النمو الحضري والعمراني بمحاور تلك الطرق . ومن الملاحظ أن أغلب المدن العربية تمتاز بالتوسع والنمو العمراني المستمر والمريع نحو المناطق المجاورة، وقد يكون هذا النمط من النمو الحضري والعمراني غير منظم وربما يكون بصورة مبثورة أو عشوائية النمو ضمن محاور عديدة غير منسجمة ويكون غير متماوى نحو الأطراف .

ولقد ظهر النمو المحوري كسلوب للنمو الحضري والعمراني داخل المدينة وربما يستمر هذا النمو مع طرق النقل مهما كان عدداً واتجاهها ويكون النمو الحضري والعمراني أعظم في المناطق والمحاور الرئيسية ويقف في المحاور الثانوية ويدخل ضمن هذه المعدادات سعر الأرض وقيمة الإيجار حيث يؤثران في استعمال الأرض للأغراض المختلفة، وتتركب هذه المحاور بهيئة أذرع تمتد من مركز المدينة الرئيسي وعلى طول طرق النقل، ثم يرتفع سعر الأرض في المناطق ذات الموقع المميز كالتقرب من ضفة النهر أو التقرب من طريق رئيسي أو المنطقة التجارية ومدى توفر الخدمات الضرورية جميعها تؤثر على استعمال الأرض وكذلك على نمو المدينة والتطور العمراني فيها . وربما يظهر الشكل النجمي في هذا النمو العمراني حيث تضع من مركز للمدينة الرئيسي نحو الأطراف الخارجية أذرع ومحاور تحتوي كل منها على عدد من المراكز الثانوية وغالباً ما يكون طول هذه الأذرع والمحاور ضمن المدينة بمسافات معقولة ومدموجة، ويستمر ذلك التوزيع ولكن بشكل أقل تركيزاً خارج حدود المدينة للوصول إلى أقاليم المدينة وغالباً ما يكون وسط المدينة عبارة عن تجمعات حضرية صغيرة حول المنطقة التجارية وتؤلف تلك التجمعات مناطق عالية الكثافة السكانية . وفي بعض الأحيان تكون تلك المناطق قليلة الكثافة السكانية وتزداد الكثافة نحو الأطراف وفي تلك الحالات لا يظهر مركز المدينة الرئيسي المبسط والمهيمن على النشاطات المختلفة وخصوصاً التجارية والمالية ولكن تظهر عدة مراكز ثانوية في أطراف المدينة ويكون وسط المدينة قليل الكثافة السكانية بشكل ملحوظ .

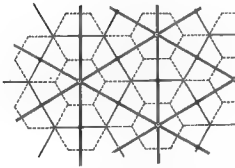
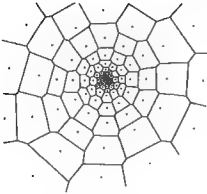
وهناك نمط للنمو الحضري والعمراني مميز في المدن العربية وهو النمط الذي يعتمد على سيطرة منطقة مركزية رئيسية ووضف مناطق وتجمعات بعيدة عن المركز بدرجات متساوية ويظهر أن تنمو تلك المراكز بشكل مبثورة وبالأخص في المدن الكبيرة، حيث تعتبر المنطقة التجارية هي النواة الرئيسية في النمو الحضري، وهي مركز رئيسي لتجمع طرق النقل الهامة والرئيسية، وتظهر المناطق الثانوية بعد نمو المنطقة المركزية ويبدأ ظهور تلك المراكز تبعاً، ويعتبر العامل الاقتصادي هو العامل المؤثر في ذلك النمو حيث الابتعاد عن المناطق ذات الأسعار المرتفعة من قبل استعمالات الأرض التجارية، والسكنية والصناعية يجعل من الضروري إيجاد مناطق ذات أسعار منخفضة للأرض بعيدة عن المركز الرئيسي وتظهر استعمالات جديدة حول المراكز الثانوية الجديدة .

هذه النظريات الهامة في نمو المدينة الحضري والعمراني وفي تركيبها الداخلي من شأنها أن تساعد المخطط لمعرفة الجوانب التطبيقية لتلك النظريات وعلى حل مشاكل التوسع الحضري والعمراني في المدينة وأقاليمها، وخلق سهولة الاتصال، وتوفير النواحي المالية وخفض كلف الإنشاء، وتنظيم عمليات التوسع وتخصيص الوقت المناسب، وأعداد أساليب النمو الحضري والعمراني بحيث تتلاءم والنواحي الجمالية وإعطاء المدينة شخصية مميزة .

#### العلاقة بين المدينة وأقاليمها والتأثيرات المتبادلة من خلال المكان المركزي Central Place Theory :

من خلال البحوث الحديثة والدراسات العلمية النظرية التي أجراها الاقتصادي الأمريكي W. Isard على الصيغة التقليدية لنظرية المكان المركزي أوضح بأن السكان يتجمعون حول المدينة المركزية تجمعا واضحا ويقف عندهم كلما ابتعدوا عن المدينة المركزية باتجاه المدن المحيطة بالمدينة المركزية والتي عادة ما تسمى بالمدن المساعدة، ونقل للكثافة السكانية في المدن البعيدة وتزداد كثافة السكان في المدن القريبة من المدينة المركزية أي أنه كلما زاد حجم المدينة زادت الكثافة السكانية، وإن الكثافة تتناسب مع حجم المكان المركزي ونقل كثافة السكان بابتعادنا عن المكان المركزي .

ويظهر عدد من المراكز والمدن الصغيرة كلما ابتعدنا عن المكان المركزي للمدينة ، إلى أن يظهر مكان مركزي جديد وهذا يستقبل حوله كثافة سكانية عالية ومرتفعة حوله وتبدأ بالانخفاض كلما ابتعدنا نحو الأطراف<sup>(3)</sup>.



بينما افترضت النظرية التقليدية للمكان المركزي بأن المدينة تقع في منطقة أو أقليم متجانس من التوزيع الطبيعي والبشرية والمواصلات وأن السكان يوزعون عليه بصورة متساوية فهي مركز للمنطقة أو الأقليم الذي يحيط بها لأنها تقدم الخدمات للمدينة المركزية وتستفيد من المدينة نفسها ولهذا يجب أن تقع المدينة في موقع مركزي في الوسط من الأقليم بحيث يحقق هذا الموقع أقصى فائدة ممكنة مركزيا ولهذا جاءت تسميتها بالمكان المركزي . وتم تصنيف الأماكن المركزية أو المدن المركزية على أساس حجمها وقوة مركزيتها إلى مستويات ومراتب فوضعت سمة مراكز على أساس الحجم أي تحيط بالمدينة المركزية ستة مراكز ثانوية أو مدن صغيرة وتكون الأقليم الثانوية لهذه المدن الستة وكذلك المنطقة أو المدينة المركزية شكلا سداسيا وتظهر المدينة المركزية بأنها كبيرة الحجم بالنسبة للمدن المحيطة بها ولتي تقذف أقاليمها أيضا شكلا سداسيا ، وتكون المدينة الرئيسية مركزا للتوزيع والخدمات الإدارية والنقل لموقعها المركزي وكلما ابتعدنا عن المدينة المركزية يقل حجم المدن المحيطة وتقل كثافة سكانها وتنخفض أهميتها الاقتصادية والاجتماعية وتعتبر المناطق المحيطة منطوق مكملة أو متممة ويكون الأقليم متناسبا مع حجم المدينة المركزية كما أن الأقليم الأخرى الثانوية يكون حجمها متناسبا لحجم المدينة الثانوية .

وبعكك فرضيات واقتراحات نظرية أخرى مشتقة من النظرية التقليدية للمكان المركزي توضح علاقة المدينة بالأقليم المحيط بها ، ومن تلك المقترحات النظرية أن المدينة تتكون من عدد من المراكز الحضرية أو المدن الصغيرة حولها وتتصل عندها بمناطق فارغة Vacant Areas وخالية من السكان وتتدرج الكثافة السكانية من الداخل نحو الأطراف الاقليمية . وهناك مقترح نظري آخر يقوم على أساس العلاقة بين المدينة والأقليم أيضا وملخصه أن تقع من المركز نحو الأطراف أذرع ومحاور رئيسية ويقع على هذه الأذرع عدد من المراكز الثانوية ويبلغ طول كل ذراع ٦٥ كيلو مترا والمنطقة المحيطة بالمدينة المركزية هي أقليم المدينة .

### النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية ، وضرورة دراسة الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والتاريخية لتلك المدن

يرتبط النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية بجوانب ذات أهمية وأبعاد كبيرة في تحديد حجم واتجاه ذلك النمو اعتمادا على دراسة جوانب هامة لا تظهر ربما في مدن عديدة في العالم . ولهذا نجد أن تصنيف المدن يخضع إلى اعتبارات عديدة فالأبعاد الاقتصادية مهمة في تحديد ذلك النمو حيث أن تقدير الامكانيات الحالية والمستقبلية من شأنه أن يحدد الخطط وامكانية التنفيذ مستقبلا والتغيرات الزمنية المحددة في ذلك المخطط ، وهذا من شأنه أن يوضح الامكانيات الحقيقية في المدينة العربية وتأثير تلك الامكانيات بالتغيرات الزمنية القائمة واستمرار أو تطور امكانيات اقتصادية جديدة من شأنها أن تؤدي إلى زيادة في النمو الحضري والعمراني بينما أي نقص في الجوانب الاقتصادية سوف يؤدي إلى تضرر ذلك النمو كما خطط له في الفترة الزمنية المحددة . وتبيان الدخول مستقبلا تباينا كبيرا من شأنه أن يؤثر في النمو الحضري والعمراني فتختلف مناطق ذوى الدخل المحدود في التوزيع العمراني لا يؤثر على تلك المنطقة فحسب بل يمتد تأثيرها إلى المدينة بأكملها وتصبح تلك المناطق مهدورة اقتصاديا واجتماعيا ، وبالتالي فإن المدينة ينقصها التكامل والتوازن فيما بين مناطقها السكنية والتجارية بدرجة تجعل التجهة قليلة في فوارق الدخل الفردي . ويرتبط هذا الجانب بسعة الأرض أو سعر المتر المربع ومسح الإيجار والتفاوت بين المناطق الراقية والفقيرة والمتوسطة وتأثير الجانب الاقتصادي على اتجاهات ومحاور النمو

(3) W. Isard, 'Location and Space-Economy. New York. 1965.

الحضري في المدينة العربية . ويعتبر هذا العامل مهما حيث يمكن بواسطته تحديد استعمالات الأرض داخل المدينة للأغراض المختلفة التجارية ، الصناعية ، أو السكنية وإن سعر الأرض له علاقة بنوع البناء كما نكرنا في كثير من الأحيان وارتفاع ذلك البناء وقيمة كلفه الاقتصادية ، والأرض خاضعة للعرض والطلب ويتحدد سعر الأرض ، وسهولة الوصول إليها ، وموقع تلك المنطقة بالنسبة إلى المناطق ذات الأهمية الاقتصادية بالقطعة التي تقع على طرق نقل جيدة وحديثة يكون سعرها مرتفع لأنها يمكن أن تستعمل لأغراض تجارية أو اقتصادية ذات أهمية كبيرة ، بينما يقل سعر الأرض التي يتعذر الوصول إليها حتى يصبح أقل ما يمكن في المدينة خصوصا في المناطق البعيدة وفي الأطراف التي لا تتوفر فيها خدمات ضرورية ولا يمكن الوصول إليها بسهولة . والموقع الخاص بالأنشطة الاقتصادية كالصناعة أو الأنشطة الخدمية له دور واضح في تحديد نجاح أو فشل المشروع . وفيما يخص المناطق السكنية فإن مناطق الدور الراقية هي أعلى سعرا للأرض وهناك ألفة أو شوارع يرتفع فيها سعر الأرض أكثر من الشوارع المجاورة لها لأنها مناطق خاصة طبقة الأغنياء .

وفيما يخص الجانب الاجتماعي فإن مستوى الثقافة والتعليم وتوفر الخدمات الصحية والتعليمية هو عامل هام في الجوانب الاجتماعية المؤثرة في النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية وتتوفر الخدمات التعليمية والمراكز الاجتماعية في المناطق المنطوية والراقية في المدينة بينما يقل الاهتمام بتلك الخدمات الاجتماعية بصورة ملحوظة في المناطق المتدهورة والمتخلفة ثقافيا وصراخيا ، والسبب هو ليس أعمال الجهات الخدمية فحسب بل هو أيضا حجم العائلة الكبيرة وانفلاقها السريع في ظروف الطبقات الفقيرة ، كذلك قلة العناية بالمنشآت الخدمية مما يسبب الاعتماد على تقديم خدمات مستمرة إلى تلك المناطق وعدم التعاون الفعال بين أجهزة الدولة وأفراد المجتمع . وتظهر هذه الحالات فقط في المناطق السكنية بل أيضا في المناطق التجارية والصناعية وتظهر ملامح عدم الاهتمام بالجوانب الصحية والعناية بالبنية الجمالية سمة مميزة رغم ارتفاع الدخل إلا أن المستوى الثقافي والتعليمي هو السبب الرئيسي والهام ولهذا نجد أن المناطق التجارية والصناعية والسكنية ذات المستوى المنخفض والرديء غالبا ما تحتاج إلى عناية أمنية خاصة في حفظ الأمن وسيادة القانون للجهل الواضح وكثرة المشاكل الاجتماعية بسبب تدهور الأوضاع التعليمية والثقافية والاقتصادية والصحية والسكنية . ويظهر نمو حضري وعمراني معين في المدينة بتأثير الجانب الاجتماعي ، وتظهر مناطق متطورة ثقافيا وتعليميا وصحيا وعمرانيا واتساع وتقلص تلك المناطق مرتبط بالوضع الاقتصادي السام في الدولة والمدينة ومنطقها ونشاطها الاقتصادي والثقافي والتعليمي أو الصحي أو أية خدمات اجتماعية مهمة أخرى .

أما الجانب السياسي فهو أيضا مؤثر في النمو الحضري والعمراني وبالأخص الاستقرار السياسي في بعض المدن يزيد من نموها الحضري والعمراني ، بينما عدم الاستقرار السياسي من شأنه أن يخلف عدم استقرار في ذلك النمو والانصراف إلى الاهتمام بتوفير الحماية والأمن ولتوفير الاستقرار ، أكثر اهتماما من عمليات متابعة تطورات النمو العمراني وبالتالي فربما تتحدد مناطق في النمو الحضري لأسباب سياسية كموقعها الاستراتيجي الهام ، وهذا فإن الجوانب السياسية من الضروري الاهتمام بدراستها بعناية وبذقة لأنها لها تأثيرات كبيرة وخطيرة . إضافة إلى أن العولمة هي مراكز سياسية وإدارية هامة في الدولة مما يستوجب أن يكون نموها الحضري والعمراني على درجة كبيرة من التقدم والرقى لإظهار هذا المركز السياسي الهام ، إضافة إلى ظهور مدن رقمية أخرى في الدولة تعطي عناية خاصة أيضا ودرجات متفاوتة بعد المعاصرة لأنها تمثل مراكز استقطاب جديدة بعيدة عن العاصمة ويكون نموها العمراني والحضري متقاسما وموقع تلك المدن من اللؤلؤ السياسية الهامة .

أما الجانب الإداري فهو أيضا مهم في أبعاد النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية حيث تنقسم المدن في الدولة إلى تقسيمات إدارية كالمحافظات ، والولايات والمقاطعات والأوبية والنوحي والأقضية والقصبات . ويتأثر النمو العمراني حسب تلك التقسيمات للقرية لمركز المحافظة ، ومركز القضاء ، ومركز الناحية على سبيل المثال كل حسب أهميته الإدارية وحجم سكانه .

ويؤثر في النمو الحضري والعمراني الأساليب المعمارية الهندسية في المدينة العربية ، فأسلوب البناء للوحدة السكنية المنفرد يجعل نموها الحضري محددا بالمواد الأولية وقوة العمل وتوفرها وقيمة الأرض ، وكذلك يؤثر في نموها العمراني استخدام أساليب البناء الجاهز Prefabricated وهذا يجعل النمو العمراني محددا بمناطق معينة في المدينة ويؤثر بشكل واضح على النمو الحضري<sup>(٤)</sup>.

وأخيرا فإن النمو الحضري والعمراني في المدينة يتأثر بشكل كبير بالجوانب الديموغرافية حيث أن حجم المدينة أي عدد سكانها يرتبط بصورة واضحة بالنمو الحضري والعمراني في تلك المدينة ، فكلما كان حجم المدينة كبيرا زاد نموها الحضري والعمراني حتى في متطلبات أعداد السكان لتلك المدينة ، ونتيجة للزيادة الواضحة في نمو السكان في المدن العربية والظروف الاجتماعية كالتزاوج وتكوين العائلة يجعل النمو الحضري والعمراني أسرع بكثير من مدن تختلف فيها الظروف الاجتماعية والجوانب الدينية ، كما ويؤثر العامل التاريخي في اتجاهات النمو الحضري في المدينة وخصوصا تلك المدن التي تظهر فيها أهمية تاريخية في تطورها وتحدد اتجاهات النمو العمراني والحضري بما يتلاءم وظروفها التاريخية ، ومعرفة تلك الظروف غالية في تحديد محاور النمو العمراني واتجاهاته .

(٤) تؤثر ظروف المناخ وطبيعة التربة والتضاريس على اتجاهات المعماري والهندسي ونمو المدينة الحضري والعمراني تكيفا مع تلك الظروف وبالأخص المناخية منها .

## التوسع الحضري والغزو الحضاري الخارجي :

تتمتع المدينة العربية بأنماط تشابه في بعض الجوانب وتختلف في جوانب أخرى وهذا شيء طبيعي وعائد إلى الظروف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية . ويمكن القول أن التوسع الحضري في المدينة العربية ينقسم التنظيم المخطط والذي يعتمد على دور الدولة في وضع سياسة تنمية حضرية للمدينة وربط تلك السياسة مع مدن الدولة كافة ذلك كي تحدد وظائف وخصائص المدن جميعها وبصورة شاملة ، فالنقص الذي يحدث في التوسع الحضري في مدينة معينة والمشاكل التي تنجم عنها لا تؤثر على المدينة فحسب بل على باقي مدن الدولة لأنها ترتبط معها بجوانب اقتصادية واجتماعية غلبة في الأهمية .

ولم يظهر في السابق أي مؤشر على الاهتمام بشخصية المدينة العربية والمحافظة على تراثها التاريخي والحضاري والمعماري وإعطائه الفرصة للغزو الحضاري الغربي أولوية وأهمية ، ولهذا انتشرت الملامح الهندسية المعمارية في المدينة العربية ولم يظهر التوسع الحضري بالشكل العربي المطلوب بل نقلت الحضارة المعمارية الغربية في تصميم المدينة وأنماط توسعها بدون تكيف Modification مع الظروف الاقتصادية والاجتماعية العربية وربما يعود السبب في ذلك إلى سرعة التنمية والتوسع الحضري في المدن العربية أكثر من بقية دول العالم وحتى المتقدمة منها . ولم يولك للتوسع الحضري والعمراني توسع في مفاهيم النمو الحضري للمدينة العربية بشكل خاص بل أصابها التكاثر وبالأخص في تطبيق نظريات النمو الحضري والعمراني بعد تكيفها مع واقع المدينة العربية وتكييفها للظروف المناخية والاقتصادية والاجتماعية وحتى الحضارية مع التقدم التكنولوجي في طرق البناء الحديثة والطاقة جعل إمكانية تكيف نظريات النمو الحضري أمراً ضرورياً وممكناً في ظروف التنمية السريعة من قبل المخططين للتاجين في بعض الدول العربية ذلك لأن أغلب النظريات الخاصة بتركيب المدينة العربية ونموها الحضري والمستعملة في الدول المتقدمة الأوروبية الغربية ذات أصول عربية كيف حسب أحوال وظروف المناخ في تلك الدول وإن ما يحدث في كل دول العالم من تطور للتصاميم للحضرية والمعمارية هو تكيف حسب ظروفها الطبيعية والاقتصادية الجديدة ، ولأن هذه التصاميم فيها ديناميكية ولا يمكن أن تبقى ثابتة والتطور التكنولوجي في تقدم . وظهرت العمارة السكنية الغربية والسكن الجديدة في الكثير من المدن العربية وذلك يرجع إلى عدة أسباب وهي إغراق الجهات التخطيطية في ظل ظروف التخلف السابق من وضع نماذج جديدة للمدن العربية في ظل ظروف التقدم والازدهار وعدم ملاحظة تلك الجهات للتطورات العمرانية والحضرية ، بل أخفقت في كثير من الأحيان وفي أحيان أخرى لم تتوفر كواد تخطيطية كافية تقوم بمهام واسعة في السكن مع تحديات بسيطة تلك بسبب كونه أكثر عملياً Practical بسبب كونه أكثر اقتصادياً من حيث الكلف ، حيث قل استعمال الخشب النادر في تغليف واجهات الدور والسكان ومواد بناء أخرى لم تتوفر في الوقت الحاضر ، وكونه أكثر صحياً من حيث السيطرة على تقنيات الجو وحماية الفرد من الأمراض وتلوث الهواء ، وكذلك توفير حماية أمنية للسكن . وبقية آثار الغزو الحضاري الغربي في كثير من المدن العربية وبالأخص في الأسواق التجارية الحديثة والمستشفيات والفنادق للضيعة والتي غالباً ما تقوم بتنفيذها شركات أجنبية لأنها تحتاج إلى خبرة عالية في الفن المعماري والبناء . ونجد أن من الضروري جد حماية المنطقة القديمة أو المدينة القديمة في المدينة العربية من الغزو الحضاري الغربي في العمارة الحديثة وإيجاد التوسعات الحضرية والعمرانية إلى مناطق جديدة وبعيدة عن المدينة القديمة قدر الامكان .



## الفصل الثاني

### مشكلات النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية

تظهر كثير من المشاكل الاقتصادية والاجتماعية والسكانية وحتى الأمنية بسبب التوسع والنمو العمراني والحضري في المدينة العربية . ولقد ظهرت في بغداد<sup>(٤)</sup> عاصمة العراق في عصر النهوض العمراني والازدهار الاقتصادي الذي شهده القطر بعد عام ١٩٧٧ وانتصار فرار التأميم العظيم ورغبة الدولة في وضع الحلول لكثير من مشكلات النمو الحضري والتي كان غالبها قد نشأ في ظل ظروف السيطرة الاستعمارية على العراق كالتركز الصناعي ، والسكاني والخدمي المفرط في مدينة بغداد دون سواها .

بينما طورت مشاكل اقتصادية واجتماعية جديدة في الوقت الحاضر بسبب التوسع الحضري والعمراني الحديث في جانب المشاكل الاقتصادية هو توافر الاستثمار الصناعي في مدينة بغداد وأكثر من بقية مدن الدولة مما ساعد على تركيز الصناعة بسبب توفير مستلزماتها كالمياه والطاقة والمجاري وطرق النقل الجيدة وتوفير سوق كبير الحجم بسبب تركيز السكان في هذه المدينة فقد بلغ ما يقرب من ٢٥٪ من سكان العراق<sup>(٥)</sup> ووصل التركيز الصناعي إلى حوالي ٥٨٪ من عدد المؤسسات الصناعية في القطر بأكمله تتركز في بغداد<sup>(٦)</sup>، بينما تتوزع البقية الباقية من السكان والمؤسسات الصناعية على مدن العراق ، ويتركز العمال الماهرين العاملين في الصناعة بنسبة ٥٥٪ من مجموع العاملين في الصناعة في القطر تتركز وحدها في بغداد والباقي يتوزع على مدن العراق ومناطقه المختلفة بالرغم من ان التوسع الصناعي يشمل مدنا عديدة في العراق الا انه مازال هناك اتجاه للتركز الصناعي في مدينة بغداد أكثر من سواها .

وظهرت مشاكل اجتماعية كفتقن حاد في المساكن بسبب الهجرة الكبيرة الوافدة من الريف وبالتالي توسع حضري عمراني مشوه بسبب فوارق الدخل بين سكان المدينة الاصليين والمهاجرين الجدد إليها فانتشرت مباني ومساكن متدهورة نسبيا في أطراف المدينة لا تتوفر فيها متطلبات الحياة المعيشية الضرورية كالمياه والطاقة والمجاري والطرق المبلطة والمرافق الاجتماعية الثقافية والتعليمية والصحية ، وإن توفرت بعض تلك الخدمات الاجتماعية فلها لا تكفي وأعداد السكان في تلك المناطق العالية للكثافة ويعود النزوح السكاني إلى مدينة بغداد إلى أسباب عديدة أهمها أسباب اقتصادية وهو توفير فرص العمل ذي الدخل المرتفع في بغداد بالمقارنة مع دخول المدن والمناطق الأخرى ، ثم أسباب اجتماعية ومنها تركيز الجامعات والمعاهد العالية ، والمؤسسات الصحية المتخصصة وعدم توفرها في مناطق عديدة ومدن مهمة . إضافة إلى الحياة الاجتماعية المتفككة في العاصمة والمغلقة في مدن صغيرة ذات حجم سكاني قليل ومجتمع ضيق . ويمكن أن يعزى أسباب الاهتمام بمدينة بغداد أكثر من سواها هو دورها الاندماجية كعاصمة للدولة العراقية ووجود كافة الدوائر الإدارية في العاصمة وغالبا ما تركز الاستثمارات الصناعية منها والخدمية في بغداد دون المقارنة مع مدن العراق الأخرى ضمن خطة شاملة لمعرفة ما تقدمه خطط التنمية القومية للمناطق والمدن الأقل تقدما والتي تعاني من إغلاقات كثيرة في المجالات والأنشطة الاقتصادية والاجتماعية . ومعرفة نسبة النمو المستقبلي لمدينة بغداد مقارنة بالمدن الأخرى ، ويظهر أن دور الأجهزة التخطيطية ضعيف وغير فعال في كثير من الخطط لإيقاف الاستثمار أو الحد منه والتوسع في مناطق ومدن لأسباب اجتماعية وتوفير أنشطة عمل بعيدة عن العاصمة ، ولقد ظهرت فعلا في بداية السبعينات محاولات جادة من قبل أجهزة التخطيط لإبعاد قدر الامكان الاستثمار الصناعي الجديد إلى مناطق أخرى وكذلك الاهتمام بالجوانب الاجتماعية في مدن بعيدة والتوسع في إنشاء جامعات في شمال وجنوب ووسط العراق وكذلك الاهتمام بالمؤسسات الصحية . في كثير من المدن الرئيسية في العراق . ولكن مازالت بغداد تحتل مركزا كبيرا في استقطاب النشاط الصناعي والاجتماعي في العراق . ولقد جذبت بغداد من السكان ما مقداره ٧٨,٦٪ حسب احصاء ١٩٧٧ . وخصوصا من مدن العمارة ، الناصرية ، الكوت .

(٥) بنى الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور مدينة بغداد المدورة في عام ١٥٠ هـ في الجانب الغربي من مدينة بغداد الحالية ، وكانت المدينة المدورة تشمل المسجد وقصر باب الذهب ، وقصور أولاد المنصور ، ودوليين الحكومة ، ثم الصور الأعظم المحيطة بالمدينة المدورة فالخندق وهناك أربعة أبواب للمدينة . « راجع أطلس بغداد للتذكير أحمد سوسة طبع في بغداد سنة ١٣٧١ هـ ، ١٩٥٢ م .

(٦) بلغ سكان بغداد ( المدينة والقرى المحيطة بها ) ٣,١٨٩,٧٠٠ حسب احصاء ١٩٧٧ .

(٧) عدد المؤسسات الصناعية ٧٧٢ مؤسسة في سنة ١٩٧٢ ارتفعت إلى ٨٧٨ في سنة ١٩٧٧ .

(٨) نتاج الاحصاء الصناعي لسنة ١٩٧٧ ص ١٠٧ . وزارة التخطيط العراقية .

**جدول رقم (١)**  
**المحافظات الجانية والطاردة ونسبة كل منها<sup>(١)</sup>**

ت	المحافظة الجانية	نسبة الجذب	ت	المحافظة الطاردة	نسبة الطرد
١ -	بغداد	٧٨,٦	١ -	ميسان	٢٩,٤
٢ -	البصرة	٩,٣	٢ -	ذي قار	١٤,٨
٣ -	السليمانية	٤,٨	٣ -	دولاي	١٢,٩
٤ -	التأميم	٤,٢	٤ -	نينوى	١٠,٩
٥ -	اربيل	٢,٤	٥ -	واسط	١٠,٦
٦ -	كربلاء	٠,٧	٦ -	القامسية	٩,٢
		—	٧ -	الانبار	٣,٦
		٪١٠٠	٨ -	بابل	٣,٥
			٩ -	النجف	٢,١
			١٠ -	المتن	١,٧
			١١ -	صلاح الدين	١,١
			١٢ -	دهوك	٠,٢
					٪١٠٠

ويظهر ان النمو الحضري والمعماري في مدينة بغداد قد تأثر بطرق النقل البرية منها والنهرية ولذلك أصبح للنمو العمراني ذا نمط محوري باتجاه نهر دجلة كما وقد تأثر التركيب الداخلي للمدينة بالنوايا المتعددة وظهر مراكز ثانوية في مناطق متعددة ونمو تلك المناطق بشكل نوياي .

#### **مشكلات النمو العمراني في المنطقة التجارية :**

يظهر هنالك نوعان من المناطق التجارية في مدينة بغداد ، المنطقة التجارية في المدينة القديمة والمنطقة التجارية في المنطقة الحديثة ( تحت التنفيذ ) في شارع حيفا في جانب الكرخ حيث ان قسما من الشارع خصص كمنطقة تجارية Commercial Area أما المنطقة التجارية القديمة والمنطقة في سوق الصفاير ، سوق المرای ، شارع البنوك ، شارع الرشيد ، شارع النهر ، شارع المستنصر ، سوق الشورجة ، حيث تتركز المخازن الكبيرة والمتخصصة بالمواد المختلفة كالقماش والكتب والمواد الغذائية ، والمنطقة المالية<sup>(١٠)</sup> وتظهر مشكلة الازدحام بالمسوقين والسيارات في هذه المنطقة كما ونلاحظ بأن الأرض عالية السعر وإن المهنريء منها يميل إلى التحول إلى النموذج الغربي والمتمثل بالبنائيات الشاهقة ( البناء العمودي ) لشدة الطلب على الأرض والموقع الامترياتي التجاري . وفي القلب التجاري لمدينة بغداد تظهر المؤسسات التجارية الهامة والبنوك ، وفي الوقت الحاضر تعتبر هذه المناطق مزيجا من الحضارة العربية الأصلية والحضارة الغربية في تصاميم الأبنية والشوارع .. ويعتبر شارع الرشيد أهم الشوارع التجارية في بغداد وتنفرد منه شوارع ثانوية ، ويظهر شارع المصنوع كشوارع تجاري مهم ويجمع في أجزائه بين مناطق مهترئة وأبنية حديثة فتظهر الفنادق الراقية والملاهي ودور السينما والتوادي والمطاعم ومحطات القود والصيدليات ، والبنوك ، ويعتبر منطقة تجارية حديثة ويختلف عن المنطقة التجارية الحديثة كونه ذا تخطيط متكامل ويحتوي على خدمات مهمة يجب أن تتوفر في المنطقة التجارية كمحطات القود والفنادق والملاهي ودور السينما الراقية . ويعتبر النشاط التجاري من أهم النشاطات داخل المدينة بالرغم من انه لا يمثل سوى ٥ ٪ من مساحة المدينة ولكن تجد ان ما يقرب من ٤٠ ٪ من لقوى العاملة يعملون في هذا القطاع داخل المدينة . وفي بعض المناطق من بغداد الحديثة اهتمت الدولة بتوفير منطقة تجارية Commercial Area في جانب الكرخ وفي منطقة مهترئة عمرانية وحولتها إلى منطقة تجارية تحتوي على مؤسسات تجارية وخدمات فندقية ومطاعم ومواقف وسيارات وتسهيلات أخرى عديدة في جزء من شارع حيفا قرب منطقة الشوكة القديمة . وتظهر في مدينة بغداد مناطق تجارية مهمة خصوصا أركان الشوارع الرئيسية كالكرك الذي يربط شارع الرشيد بشارع البنوك وتحل هذه الأركان مؤسسات مالية كبيرة ويكون سعر الأرض في هذه المناطق أعلى من سعر الأرض في وسط الشارع لموقعه الامترياتي الهام ومن معيزات هذه المناطق ازدهامها بحركة المرور وتأتي في الأهمية بعد البؤرة التجارية . بينما ظهرت مناطق تجارية حديثة في الأحياء الحديثة وهي بدرجة ثانوية .

(٩) حسب احصاء ١٩٧٧ .

(١٠) في هذه الأسواق القديمة تظهر ظاهرة للتكامل Agglomeration في أسواق الذهب ، القماش ، الكتب ... الخ وللتكامل فوجد منها معرفة الأسعار المساندة والمعارنة بينها إضافة إلى المقارنة بين المواد من حيث التوعية ، وبالتالي فإنه يوفر خدمات صناعية قريبة ومتجاورة ليست هنالك امكانات لتوفيرها بشكل مباشر وهذا ما توصل اليه الباحثون في النمر الحديث من عامل البؤرات الاقتصادية في التوزيع .



## مشكلات النمو العمراني في المناطق السكنية :

تحتل المناطق السكنية في المدن أهمية كبيرة لما لها من علاقة باستقرار الامن في مناطق متباينة اقتصاديا واجتماعيا وعمرانيا ففي قلب مدينة بغداد وقرب مركزها التجاري تظهر الدور القديمة المهيمنة والتي كانت في العهود الماضية ربما دورا راقية تبعا للفترة الزمنية على انقضائها وغالبا ما يمكنها الطبقات الاجتماعية المهجرة والتي تعمل في الخدمات الاجتماعية في المطاعم ، والفنادق . وتظهر بعض القصور والتي مازالت محتفظة بعمارتها العربية وهذا من ضرورة الاهتمام والحفاظ على احياء هذا التراث الحضاري . وتغزو المناطق التجارية والصناعية المبعثرة مناطق سكنية قريبة لها وتستخدم كمعامل صغيرة للطور والملابس والكتب وهناك مشكلات اقتصادية واجتماعية في هذه المنطقة سوف نتطرق الى توضيحها في الفصل القادم وفي مشكلة الدور القديمة والمهيمنة عمرانيا والتي تجلب مخاطر اجتماعية واقتصادية .

وقد عاجلت الدولة تلك المناطق في جانب الكرخ ومازالت مناطق واسعة من للرصافة في حاجة إلى حماية خاصة . ثم تندرج المناطق السكنية إلى متوسطات وراقية كلما ابتعدنا عن المنطقة القديمة ويظهر النموذج الغربي للسكن في أطراف المدينة بعيدا عن أي طابع معماري عربي خاص ومميز . وتعتبر هذه المشكلة من أهم المشاكل التي تواجه النمو العمراني والحضري في المناطق السكنية في بغداد ، فالترسيع في بناء الممرات السكنية من شأنه أن يخفف من حدة مشاكل السكن والاسكان ومايتبعه من سهولة توفير الخدمات الضرورية وبسرعة كالمياه ، والمجاري والطاقة والمراكز الاجتماعية والمدارس ، ودور الحضنة بسبب فوائدها البناء العمودي وسهولة الاتصال وقرب المسافة بينما تدمج مشاكل ملبية منها تعطيل الشخصية العربية للمدينة بسبب الغزو المصاري الغربي وبالتالي فلا فرق بين مدينة بغداد ومدن اوروبية ليس لها تاريخ حضاري قديم اضافة إلى النتائج السلبية الأخرى كالمشاكل الاجتماعية في مجتمع عربي يختلف عن المجتمعات الأوروبية والتي لا نهتم بالتراثي الاجتماعية والتماثل السكاني كما في المجتمع الغربي ، اضافة إلى أن الفرد العربي لم يهدأ إلا الآن لموضوع المشاركة الجماعية في حياته الخاصة وفي ممكنات ، وفي الملاعب والحدائق ولهذا فان أي مشاركة جماعية لا تتمتع بالتجاه للمصوبات الكبيرة ليست بسبب وجود فوارق ثقافية أو اقتصادية أو تعليمية . بل هي أبعد من ذلك ربما هي العوامل النفسية وريضة الملكية الخاصة ولهذا تظهر نتائج سلبية في مشاريع الاسكان العمودي ، ربما يؤدي مستقبلا إلى فشل ذريع لتلك المشاريع ، ليس بالابتعاد عنها بل في تردى الخدمات الهامة فيها ويبقى قبلها كحل سريع للفتات الاجتماعية غير المقدرة ماليا للعيش في السكن المنفرد . ولهذا فان فشل مشاريع السكن العمودي مستقبلا أمر واضح ذلك لأنه سوف يؤدي إلى تركيز مكاني غير مقبول في مدينة بغداد اذا ما استمرت مشاريع الاسكان العمودي . والاهم من ذلك كله ان هذا النمط الغربي لا يتسجم والواقع الاقتصادي والاجتماعي والمساكني في العراق وربما يكون مقبولا لثلاث اجتماعية معينة .

## مشكلات النمو العمراني في المناطق الصناعية :

تعتبر الصناعة جزءا مهما في المدن ويهتم المخططون بالموقع الصناعي غاية في الأهمية ، ولهذا فالمناطق الصناعية المبعثرة في داخل المدينة أو المخططة في أطرافها تتسبب على اهتمام النمو الحضري والعمراني في بغداد ، ومن أهم المشاكل التي تظهر نتيجة للتوسعات العمرانية هو تردى الواجهات الامامية للمصانع الداخلية ومصانع الألبان ، المشروبات الغازية ، ومصانع تعليب وصناعة الأطعمة كذلك تردى الوضع الصحي لهذه المصانع وضرورة غلق كثير من المصانع أو تحسين ظروفها الصناعية . وتظهر في داخل المدينة مصانع لمواد البناء كالكتاني والبلاستيك وتردى واجهاتها الامامية رغم ارتفاع مستوى الأرياح الا انه لا يوجد اهتمام حضاري لتلك المصانع ، فهي تشوه المدينة اضافة إلى ضرورة نقل وتحويل تلك المصانع إلى المناطق الصناعية المخططة في أطراف المدينة . وتظهر أيضا مشاكل عدم تحديد مناطق صناعية في داخل المدينة حيث من الضروري جدا توفير مواقع لصناعات معينة كالملاص ، والأغذية في الاحياء السكنية وقريبة منها لكي يعمل فيها السكان المحليون .

## مشكلات النمو العمراني وتأثيرها على الطرق والشوارع :

خصصت مساحات من الأراضي للاستخدام في النقل داخل المدينة للسيارات ولقطارات لربط المناطق الصناعية والسكنية والتجارية ، وقد بقيت المناطق المخصصة للمحطات الداخلية للمركبات الحديد دون تغييرات كبيرة منذ وقت طويل وتأخذ في الوقت الحاضر المناطق المخصصة للنقل مساحات واسعة من مساحة الأرض المبنية داخل مدينة بغداد ، وهذه التخصصات تشمل الطرق ، محطات ومحارم السكك الحديد ، أرض المطارات ، ومناطق وقوف السيارات .

يؤثر ازدياد حركة المرور من أهم المشاكل التي تواجه المدينة بغداد ونموها الحضري حيث انه يكفي للدلالة على النقص في تخصيصات المساحة المخصصة للطرق والشوارع ومناطق وقوف السيارات لأنها هي الأخرى تؤثر على ازدياد حركة المرور اذا ما حدث أي نقص فيها وبالأذات قرب المنطقة القديمة والمناطق المحيطة بالمنطقة القديمة .

كذلك فان زيادة عدد السكان وارتفاع مستوى معيشتهم أدت إلى زيادة في عدد وسائل النقل الخاصة والعامة . ومن هذه المناطق نجد أن المساحة المخصصة للنقل داخل المدينة في ديناميكية مستمرة مع زيادة العوامل السابقة . ويتنقص مدينة بغداد في الوقت الحاضر دراسة من هذا النوع خصوصا اذا علمنا ان الدول المتقدمة تجرى دراسة تفصيلية لحجم النقل المتوقع مستقبلا مع علاقات تلك المدينة ضمن مجموعة دولية أو ضمن النجم العالمي ولهذا فان مدينة بغداد بحاجة إلى دراسة خاصة بتخصصات النقل على المستوى للعربي والدولي .

ونتيجة للظروف التاريخية الموروثة عن مدينة بغداد العربية الإسلامية وبنيتها الدائرية للشكل التي تحتل لذلك نسبة قليلة من الأرض المخصصة للنقل نتيجة للشكل الدائري الذي يعتبر من الأشكال التي لا تحتاج إلى مسافات بعيدة لربط أطراف المدينة بمركزها .

كما تتأثر مدينة بغداد نتيجة لموقعها في وسط العراق وعلى دجلة ، ووظيفتها الإدارية والسياسية كعاصمة للعراق وموقعها في منطقة تبعد عن الأطراف الحدودية لمسافات تكاد تكون محدودة ومتوازنة مع طوبوغرافية المنطقة . ونلاحظ التقاطعات الدائرية في أقسام عديدة من المدينة وهي تربط أقسام المدينة ربطا محكما وتسهل حركة المرور وهذا أقدم الأنماط في بغداد ويفضل لحد هذا الوقت رغم قلة استعماله الآن كونه يلائم الظروف المناخية وأشعة الشمس الحارة صيفا . ويظهر في القسم الأوسط في بغداد وفي قلبها التجاري النمط العضوي وهو نمط غير منظم وعضوي وليس هنالك انسجام في طرق النقل من حيث الاتساع أو الاتجاه وتظهر الأرتقة والشوارع الضيقة والأرتقة غير المسالكة وهي مميزة واضحة في بغداد القديمة وتظهر تقاطعات رياضية في أقسام عديدة وحديثة كما تظهر مميزات حسنة وأخرى سيئة على هذا النمط حيث انها تسبب إزحام حركة المرور وتحتاج إلى تنظيم مستمر لتلك الحركة بينما يفضل التقاطع الثلاثي في الوقت الحاضر لأنه يقلل ضرورة تحسين حركة المرور عند ذلك التقاطع وخصوصا إذا ما تم بشكل انسيابي منظم .

#### مشكلات تخطيطية في النمو الحضري والعمراني :

بعد التقدم الحضاري والعمراني والذي بدأ عام ١٩٧٨ في مدينة بغداد لم يعد هنالك أي قصور من جانب أمانة العاصمة باعتبارها الجهة المسؤولة عن الامور البلدية في مدينة بغداد . ولكن التصور في جانب مهم وعلمي وهو جانب تصاميم الأبنية المعمارية وتخطيط الشوارع والطرق متمشيا مع التطور العمراني وعدم اعتماد أساليب علمية منظمة في تحديد مناطق اختناقات المرور وحلول مرعبة ومنظمة لمناطق سكنية مهترئة ضمن المنطقة السكنية ومواجهة المناطق الفارغة التي عادة ما تستخدم كمراكز لرمي النفايات في داخل المدينة المكتظة ومحاولة الأجهزة التخطيطية بالاستفادة من تلك المناطق كمراكز لوقوف السيارات بعد تحسينها .



## الفصل الثالث

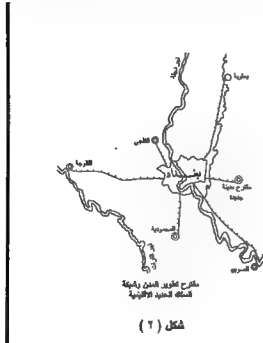
### المقترحات والحلول لمشكلات النمو العمراني والحضري ودور الدولة في وضع سياسة للنمو الحضري والعمراني في المدينة العربية

#### النتائج النهائية للدراسة : Final Findings :

ظهرت من خلال دراسة الجوانب النظرية Theoretical والعملية Practical لمدينة بغداد مشكلات محددة سوف نتطرق إلى وضع حلول ومعالجات عاجلة لكثير منها ومدى إمكانية المساعدة العربية وبالأخص المعهد العربي لاتماء المدن وتقديم خبرته العلمية والعملية في حل بعض المشاكل العمرانية والحضرية في مدينة بغداد .

#### لنمو الحضري المفرط والمدن المساعدة حول العاصمة بغداد :

من الحلول المبرمة والفعالة لمدينة بغداد وتوسعها الحضري والعمراني المفرط ورغبة كل سكان المناطق والمدن الأخرى على العيش في العاصمة جعل من الضروري التفكير في إيجاد حل من شأنه ان لا يوقف الهجرة إلى المدينة اجباريا لأن ذلك سوف يزيد في الرغبة على التركيز السكاني في العاصمة بل خلق مناطق جديدة يتوفر فيها المستوى الاقتصادي والاجتماعي أفضل مما هو عليه ذلك المستوى في بغداد ، ويتم ذلك رغم صعوبة خلق نوايا جديدة حول مدينة بغداد ولمسافات محددة في حدود ٤٠ كيلو مترا يظهر أسم منها وهو الغالب على توسيع مدن صغيرة جدا كالمحمودية والظوجة ، التلجي ، الصويرة ، ويعقوبية . ومدينة أخرى مقترحة في الجهة الشرقية



تماما وهذه المدن الخمس من الضروري توفير مستلزمات قوامها كالماء ، والطاقة والأنشطة الاقتصادية الزراعية والصناعية ، ومن شأن هذه المراكز التوسع الحضري والعمراني بحيث تقبل ضمن تصميمها حجوم سكان جديدة تقرب من ١٠٠,٠٠٠ نسمة - ٢٠٠,٠٠٠ نسمة أي يقرب مجموع سكان تلك المدن حوالي ٥٠٠,٠٠٠ نسمة إلى مليون نسمة ولهذه المدن المساعدة أهمية اقتصادية واجتماعية وميسية كبيرة<sup>(١١)</sup>. هذا المقترح يجعل من السهل تنظيم مناطق جديدة وتخطيطها تخطيطا سليما معتمدا على الاسس التاريخية والاجتماعية والسياسية للمنطقة وإقامتها المركزي . وبالتالي فإن اتجاه التركيز سوف ينتقل بالضرورة إلى المناطق المجاورة لبغداد بعد تقديم المحفزات في تلك المناطق وتحديد مناطق النشاط الاقتصادي المنظم الصناعي ، الزراعي ، السكني وبهذا نبتعد عن تجميع المشاريع الجديدة عن بغداد نحو المدن المساعدة والجديدة . وتستقطب تلك المدن السكان بعد أن تتوفر بها الخدمات الضرورية والهامة كالمدارس ، والمعاهد والمراكز الصحية والأماكن الترفيهية . ومن الضروري جدا ربط هذه المدن بطرق سكك حديد حديثة وسريعة فيما بينها بشكل دائري وكذلك بين هذه المدن ومدينة بغداد .

P. Zaremba. The Metropolitan Region of Baghdad Regional Planning Dept.

(١١)

ولقد وضعت التحديدات الطبيعية الطبيعية Natural Limitations من قبل الباحث الدكتور محمد صالح المرسومي عام ١٩٧٤ خلال عمله السابق في الهيئة المذكورة . انظر الصفحات ٤ - ١٢ . وكانت تلك الدراسة أولية لم تتطرق إلى حجوم المدن الجديدة ، بل أشير بسرعة إلى تطوير المدن الصغيرة الحالية فقط .

## مقترح تحديد المنطقة القديمة ضمن مدينة بغداد والإبقاء على ملامحها العربية :

تعتبر الأبنية المهيترنة في المنطقة القديمة واحدة من أهم المشاكل في مدينة بغداد حيث أنه حدث في العقود السابقة وقبل استخدام أساليب التخطيط العلمية نمو عمراني مشوه في المناطق التجارية القديمة والمناطق الإدارية القديمة حيث دخلت الأبنية المهيترنة في مناطق الممرات القديمة وفي مناطق الأسواق التجارية القديمة وكذلك في المناطق السكنية القديمة ولهذا فإن من الخطأ أن يقتضى النموذج الغربي داخل النموذج العربي المتميز بالأسالة والتراث ، والأبنية الغربية هذه لا تؤدي وظيفتها بنفس الكفاءة في تلك المناطق حيث أن الطرق والشوارع ومناطق وقوف السيارات غير متلائمة في هذه المناطق القديمة مع الأبنية الغربية والتي تحتاج في الغالب إلى مساحة معينة ضمن الارتفاع من المناطق الخضراء ومواقف السيارات وخدمات أخرى .

ومن الأفضل كحل سريع إزالة الأبنية المهيترنة والتي تشكل خطراً على الأمان جراء اهترائها والخوف من سقوطها وتحولها إلى مواقف للسيارات التي تجرأ الخيول بعد رصفها كمرحلة أولى وتخصيص وحدات بلدية كقوة للمنطقة القديمة للعناية بها وإظهارها بالمظهر اللائق نتيجة كثرة ازدحام الناس وتداخل المنطقة التجارية فيها . وتحدد بعض الشوارع كمناطق للمسير فقط ومنع دخول السيارات في تلك الشوارع حيث أن هناك فرقاً واسعاً بين الطرق القديمة والحديثة في مختلف مراحل النمو والتطور وبالأخص المرحلة المعاصرة من حيث سعة الشارع ودرجة كفاءة نوع الرصف والرصف وتوفير الخدمات أو عدم توفرها كالمجاري ، والتلفون ، والماء ومن الضروري جداً عدم ادخال التكنولوجيا الحديثة والمتقدمة إلى المنطقة القديمة حتى يمكن الاستدلال على مراحل تطور المدينة والوصول إلى اتجاهات التطور ومحاورها من دراسة وتحليل أنظمة الطرق والخدمات في المنطقة القديمة والمناطق الحديثة .

## مقترح شروط بناء الواجهات الأمامية للأبنية الخدمية والمعامل والدور السكنية :

هناك اتجاه غالب عند أصحاب المعامل التي تقع داخل المدينة وكذلك أصحاب الأبنية والدور السكنية هو عدم الاهتمام بالواجهة الأمامية المطلّة على الشارع مما يجب مظهرًا متخلفًا وقزراً في أماكن معينة على الرغم من أن بعض تلك المنشآت تزيد أرباحها عن منشآت ومعامل أخرى اهتمت بالمظهر الخارجي والواجهة الأمامية وخصوصاً تلك التي تقع في المركز التجاري كمحلات الملابس والكماليات لكي تجذب الزبائن إليها ، أما المنشآت الصناعية وبالأخص معامل الكاكي والبابوك ، معامل الألبان والمشروبات الغازية ، والأغذية فإنها تهمل جانب المواجهات الخارجية والواجهة الأمامية مما يؤثر ذلك على مظهر الشارع . وفي المنطقة الصناعية فإن الاهتمام واضح وبصورة كبيرة للواجهة الأمامية ، وأما الأبنية السكنية فإن بعضها منها ولأسباب ربما أيضاً غير اقتصادية يعطي عدم اهتمام بالواجهة الأمامية على أساس أنها ضمن الشارع وليست داخل البيت وربما يعتد بعضهم بأنها من وجهات أجهزة البلديات وأمانة العاصمة . ويرجع السبب في ذلك إلى الخوف من الضرائب أو ربما الخوف من الصدق حتى يقال أن صاحب المعمل أو البيت فقير وليس غنياً هذا يظهر دور الدولة في تحديد المناطق والأبنية الخدمية والواجهات المعامل التي يجب الاهتمام بمظهرها إلا أنها تقع داخل المدينة وتؤثر على مظهرها الخارجي ، ولأن الدولة تهتم بالحدائق والشوارع وتبذل قصارى جهدها في سبيل إظهار المدينة بالمظهر الذي يليق ومكانتها التاريخية والعلمية والعصرية ، وهذا الأمل هو نتيجة عدم متابعة من قبل أجهزة البلديات ( أمانة العاصمة ) وعدم محاسبة مما يجلب عدم الاهتمام ولذلك يجب وضع شروط خاصة من قبل المهندسين المعماريين في أمانة العاصمة بتحديد شكل الواجهة وألوانها وأنواع الحديد المستخدم والطابق والارتفاعات لكل من الأبنية الخدمية ، المعامل والدور السكنية .

## سياسة النمو الحضري والعمراني :

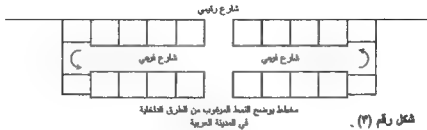
العراق دولة عربية من الدول النامية تعاني من مشكلات اقتصادية واجتماعية وينعكس ذلك على المدن العراقية وتعاني بغداد من جملة مشكلات اقتصادية واجتماعية منها التركيز الصناعي ، تركيز الأيدي العاملة الماهرة ، نقص واضح في خطوط السكك الحديدية من المدينة وفي عبور السكك وسط المدينة ، وتركز الخدمات التعليمية والصحية ، ومشاكل أخرى في السكن والنقل داخل المدينة ..

لا توجد سياسة للنمو الحضري والعمراني في المدن العراقية مجتمعة تتطلب عليها بصورة شاملة ولكن توجد أفكار ومحاولات لتحديد النمو العمراني والحضري وخصوصاً المدن الكبيرة الهامة ، وبغداد أولى تلك المدن ووضعت في الآونة الأخيرة تحديثات للأبنية والمعمار السكنية لتنظيم حركة البناء في مدينة بغداد ، وصدرت تلك المقترحات بصيغة « قانون البناء لمدينة بغداد »<sup>(١٧)</sup> وهو ينظم حركة البناء ويمنع المتجاوزين والتجاوز ويحدد نوعية العمران وطبيعة الأبنية والتصاميم التفصيلية للمعمار والوحدة السكنية واستخدام مواد محددة في البناء . ويستند القانون أيضاً على الظروف الاقتصادية في مدينة بغداد وكذلك الظروف الاجتماعية ويضع ذلك في حساب شريحة الناس أو لصناعة السكنية في الدور المجاورة أو بناء الأبنية الداخلية في الدور الراقية والشرف المجاورة لدور أخرى . أو تحديد موقع النواظ المطلّة على حدائق الدور المجاورة أو عدم السماح بفتح نوافذ باتجاهات معينة اعتماداً على الظروف الاجتماعية وإعطاء هذا الجانب أهمية خاصة لا تظهر مثيلتها في المدن الأوروبية .

وفي سياسة النمو العمراني في مدينة بغداد يجب التركيز على إعطاء مدينة بغداد حالة من الشخصية المميزة في أبنيتها العمرانية وهي على وتيرة واحدة في البناء العمراني واستخدام مواد البناء ونوع التصاميم بل من الضروري إيجاد نوع من الاختلاف فيما بينها وفي هذه الحالة تكون أكثر فاعلية من الناحية الجمالية .

(١٧) مقترح قانون البناء لمدينة بغداد . أمانة العاصمة بالاشتراك مع شركة بريطانية . بغداد ١٩٨٧ .

ومن أهم النقاط في سياسة النمو العمراني في المدن العراقية وفي مدينة بغداد بشكل خاص هي توفير الخدمات الضرورية قبل البدء بتوزيع الأراضي والتعلق السكنية وقبل البدء بالبناء لتلك الأبنية وتتضمن الخدمات : التلبيط ، المجاري ، الكهرباء ، الماء ، خطوط التلنولن ، ثم توزع تلك الأراضي . بينما الذي يحدث الآن هو أن الخدمات الضرورية التي سبق تكبرها تأتي بعد فترة طويلة من قيام الأبنية المختلفة دون توفير تلبيط طريق ، ومجاري .. الخ . وما يترتب على ذلك من معاناة ومشاكل اقتصادية كبيرة . وبالطبع فإن هذه العملية سهلة في القول كمقترح ولكنها صعبة في التنفيذ وتحتاج إلى إيقاف التوسع في البناء لفترة زمنية محددة في مدينة بغداد وعدم السماح نهائيا بإنشاء وحدات سكنية جديدة . وبإلغائها في نفس الفترة توفير خدمات هامة في المناطق المعهدة لاستقبال أعداد جديدة من السكان كما في مدن القلوجة ، الحمودية ، الصورية ، بعقوبة والتاجي والمدينة الجديدة المقترحة شرق بغداد . على أن تتناسب تلك الخدمات مع ما يتوقع من نمو سكاني وعمراني جديد ومحدد لتلك المدن .



شكل رقم (٣) .

هذا النمط من الطرق الداخلية في الاحياء السكنية من شأنه أن يخفف حوادث المرور ودهس الأطفال حيث إنها شوارع غير سالكة . وخاصة لسان الشارع وتسمح بوصول خدمات الاطفاء والصحة بالسرعة الممكنة كما وأنها مفيدة من النواحي الاجتماعية والأمنية . وقد نفذت في مناطق سكنية وأحياء حديثة في بغداد ولاقت تقيفاً مقبولاً في نواحي عديدة .

أما سياسة النمو الحضري لمدينة بغداد فلها من الضروري أن تكون جزءاً من سياسة النمو الحضري للدولة وفي هذه السياسة الأخيرة تحدد أحجام جميع المدن العراقية لمدة بين الخمس سنوات إلى ٢٥ سنة وتعرض هذه السياسات إلى المشكلات وأفضل الحلول في جميع مدن العراق . وتظهر إشارة خاصة إلى مدينة بغداد كونها العاصمة بينما تحدد أحجام مدن أخرى وتوقعات أعداد سكانها ضمن المدن البعيدة وبذلك المدن التي يتوقع أن تكون مراكز جذب جديدة ، وهذه هي غاية تلك الدراسات حيث يتم اكتشاف ما هو غير ملحوظ حالياً ، ومناطق الجذب الجديدة والقرية من بغداد هي مدينة مقترحة في جانب شرق بغداد يفضل أن يكون حجم سكانها بين ١٠٠,٠٠٠ - ٢٠٠,٠٠٠ نسمة في حدود عام ٢٠٠٠ . وفي الجانب الغربي من مدينة بغداد يتوقع من الدراسة الميدانية أن تكون الرمادي منطقة جذب جديدة ٣٠٠,٠٠٠ - ٥٠٠,٠٠٠ نسمة وأن تظهر مدينة حديثة كمركز جديد يستقبل حدود ٥٠٠,٠٦٠,٠٠٠ نسمة حتى عام ٢٠٠٠<sup>(١٢)</sup> . باعتبار مدينة حديثة مكان مركزي للقسم الأعلى من الفئات في العراق وضرورة خلق مدينة جديدة بحجم سكاني مناسب لأسباب تتعلق بالتوزيع الأمثل للسكان على مناطق اللطهر . هذه المقترحات وضعت ضمن خطة بعيدة المدى . ويجب أن تركز سياسة



شكل رقم (٤)

النمو الحضري في العراق على الاهتمام بالتركز السكاني الحدودي في مناطق وإقليم الحدود ، ذلك لأنه يخلق نوعاً من القوة الداخلية خصوصاً في المناطق التي تنفتح إلى مدن كبيرة تستطيع أن تقدم الخدمات الإدارية والأنشطة الاقتصادية والاجتماعية للسكان فيها .

ويمكن اعتبار أن الشكل الدائري في النمو الحضري والعمراني هو من أهم للنقاط التي يجب أن تتضمنها سياسة النمو العمراني والحضري حيث إنها تغطي أجيالاً تاريخية للمدينة القديمة المحورة وتحافظ على تلك الخصوصية التي انفردت بها لمدة طويلة .

هناك عدة أفكار حول النمو الحضري والعمراني ولكنها غير مصاغة في سياسة عامة . وتعتبر العوامل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية من أهم العوامل التي تحكم في تلك السياسة . فتحديد أسعار الأراضي بعد أن تقوم الدولة بشرائها من المالكين ونحدد تلك المناطق سكنية أم تجارية وبالأخص المناطق المهيترية في وسط المدينة والقرية من المنطقة القديمة وهذا قد تم فعلاً وبالأخص في جانب الخرخ « شارع حيفا » حيث تم استملاك مناطق قديمة مهيترية بامتداد نهر دجلة في منطقة الشوكة والجعفر وأغتمت الدولة بتوفير مناطق سكنية ومنطقة تجارية ومناطق الدوائر العامة وخدمات أخرى ضرورية هذا قد تم في ظل قيادة الرئيس صدام حسين . وتعتبر هذه الأفكار والمحاولات هي بداية لسياسة نمو حضري وعمراني جديد في مدينة بغداد . وأجريت محاولات مشابهة من قبل الدولة في منطقة

(١٢) أعطى تصور عن نمو المدن حول مدينة بغداد ، وأهم المراكز المقترحة لربط تلك السياسة بسياسة النمو الحضري والعمراني لمدينة بغداد .

الرصافة في شارع الجمهورية ( الخلفاء حاليا ) لتطوير تلك المنطقة بما يتواءم والتطور الحضري والعمراني ، هذه هي محاولات الدولة العظيمة في مجال إزالة الأبنية المهترئة غير التاريخية وإنشاء أبنية حديثة ضمن مياسة نمو حضري وعمراني منظم ومنسق ولفترة زمنية محددة .

أما في مجال تنظيم النمو الحضري والعمراني في مناطق فارغة في مدينة بغداد فهي أيضا اعتمدت على أفكار ومحاولات في عهد ثورة ١٧ - ٣٠ تموز المجيدة وجهود أمانة للعاصمة العظيمة في تحقيق قدر واضح من تلك المنجزات والتي سبقت حد التصور مع الفترة الزمنية التي نغنت فيها .

لقد تحاشى النمو الحضري والعمراني المناطق التاريخية المهمة والتي تمثل رمزا حضاريا وتاريخيا للمدينة العربية وبالأخص في المناطق القديمة في جانب الرصافة والمناطق التاريخية في جانب الكرخ .

وقد تميزت أفكار ودراسات المدن العربية من قبل منظمة المدن العربية والمعهد العربي لانتماء المدن بالأصالة العربية والعلمية الموضوعية وجميع تلك الأفكار والمحاولات في خدمة الايمان العربي الذي وصلت آرائه وأفكاره إلى شتى جهات العالم في الماضي وتحاول منظمة المدن العربية والمعهد العربي لانتماء المدن أن تحيي هذه المراحل الحضارية الهامة بعد النهضة العربية الشاملة في كافة الميادين العلمية والعملية .



## الاتساع المصاحي للمدن - الآثار الطائفة والوظيفية دراسة تطبيقية من بعض المدن العراقية

دكتور / صلاح حميد الجبلي

### مقدمة :

ان ظاهرة اتساع المراكز الحضرية ظاهرة عالمية نشأت بتأثير ارتفاع درجة للتحضر . وقد شغلت ومازالت أفكار الباحثين الجغرافيين والديموغرافيين وعلماء الاجتماع والاقتصاد الحضري والمخططين ، فقد حاولوا التوصل بدراساتهم إلى صيغة المدينة النموذج التي تستغل ظروفها الطبيعية والبشرية بشكل كفاء وتضمن بهما في تحديد صيغة الوظيفة التي يمكن تأديتها والمساحة التي تستثمرها . وبقيت كل الدراسات الحضرية قاصرة عن الوصول إلى الصيغة المثلى بسبب اختلاف مقومات نشأة وتطور المدن من جهة ، وتباين معدلات الزيادة السكانية والوظيفية من جهة أخرى . إلا أن للمدن تشترك في صيغة واحدة هي النمو المصاحي على حساب الأراضي المحيطة بها في محاولة منها لصد متطلباتها الوظيفية والسكانية .

والمدينة العراقية شأنها شأن المدن الأخرى تتعرض إلى هذه الظاهرة بشكل واسع ، نظرا للتضخم الحاد في أحجامها بتأثير الزيادة السكانية للطبقة والميكانيكية ، الأمر الذي ترك آثاره السلبية على كل من المدينة والريف القريب المحيط بها . وإذا ما أخذنا بعين الاعتبار عدد المراكز الحضرية والمناطق التي تستثمرها والأراضي الجديدة التي تروم استغلالها ، والتي تأثرت بها سلبا ، فإن المشكلة تكون كبيرة على كلا المستويين الحاضر والمستقبل . من هذا بهدف البحث إلى رصد النمو المصاحي للمراكز الحضرية العراقية متخذاً نموذجين لذلك هما مدينتا الموصل والناصرية لاختلافهما في كل من الحجم والموقع . وقد أهملت مدينة بغداد بالرغم من سيطرتها على منطقة الكوامين العراقي ، لأن صيغة نمواً فريدة بتأثير متغيرات طبيعية واقتصادية وسياسية خاصة .

### دوافع النمو المصاحي للمدينة :

ان ظاهرة النمو المصاحي للمدن كآلية ظاهرة لا بد لها من دوافع ، وتختلف وجهات النظر في تحديد العوامل المساعدة لها تبعاً لاختلاف العصر الذي يجري فيه بحث النمو المصاحي للمدن ، لأن دوافع النمو في القرن التاسع عشر ، غيرها في النصف الثاني من القرن العشرين ، كما انها تختلف بين دولة وأخرى باختلاف التقدم التقني والمستوى المعيشي ودرجة التطور الاجتماعي والاقتصادي والمباني .

وتؤكد بعض الدراسات على الوسائل التكنولوجية وعلى رأسها تطور وسائل النقل وأساسيتها المستعملة ، بالإضافة إلى الهجرة السكانية المحلية ونشئت استعمالات الأرض من منطقة الأعمال المركزية وللتنشيطات المحلية<sup>(١)</sup> . إضافة إلى أثر الحجم السكاني ودرجة السيطرة على البيئة والتطور في التنظيم الاجتماعي<sup>(٢)</sup> . بينما تميل دراسات أخرى إلى التأكيد على مجموعة أخرى من العوامل تعتبرها مسؤولة عن عملية الانتشار الحضري هي :

- |                      |                  |                    |
|----------------------|------------------|--------------------|
| ١ - العوامل الطبيعية | ٢ - وسائل النقل  | ٣ - حركة السكان    |
| ٤ - التغيير المناخي  | ٥ - الخطة العامة | ٦ - العوامل الأخرى |

(١) A. KOLOSOVA Ya., TERRETORLAI EXPANSION OF AMERICAN CITIES AND THEIR POPULATION GROWTH. SOVIET GEOG. VOL. IX No. 1963 P. 849.

(٢) PHILIP M., HAVSER, URBANIZATION OVERVIEW THE STUDY OF URBANIZATION. M. HAVSER AND LEO F. SCHNORE Ed. NEW YORK. 1965 P. 1.

كما أن موقع المدينة وعلاقاتها الاقليمية ، والتوزيع العام للسكان والصناعة والخدمات العامة المتوفرة تلعب جميعها دورا مؤثرا في الانتشار الحضري .

وعلى ضوء ذلك نستطيع دمج هذه المتغيرات في أربعة ضوابط نجدها أكثر من غيرها تأثيرا في اتساع المدينة العراقية وهي :

- ١ - النقل
- ٢ - العوامل الطبيعية .
- ٣ - العوامل البشرية .
- ٤ - العوامل الأخرى .

#### (١) النقل :

يعد النقل ووساطه ذا أثر كبير ومباشر على نمو المدينة وتطورها . فبواسطته تستطيع المدينة مد مساحتها المبنية . وتتطور علاقاتها الاقليمية ودرجة مركزيتها . كما ان عمالية التبادل الوطني بين المدينة وظهيرها لا تتم الا اذا توفرت لذلك وسائل نقل تعمل على ربط السكان بالمناطق الوظيفية . كما ان التغير والتطور في وسائل النقل يفتح بالضرورة مناطق جديدة لاستثمارها حضريا ، خاصة عند أطراف المدينة وظهيرها المباشرة . مما غير من نمط الاستعمال السائد للأرض ووسع من مساحات المراكز الحضرية .<sup>(٦)</sup>

وقد أثرت على المدينة العراقية مجموعة من وسائل النقل ، ففي البداية لعب النهر الدور الرائد في هذا الاتصاف باعتباره يسيطر على أكثر من ٨٠٪ من مواقع المدن العراقية ، حيث امتدت بشكل طولي مع النهر سواء على جانب واحد منه أو على جانبيه ، والمناطق القديمة في كل من بغداد والموصل والبصرة والناصرية والعمارة وغيرها من المدن العراقية توضح ذلك . ثم جاء دور السكك الحديدية الا ان تأثيرها محدود لمبنيين هما :

١ - بعد محطات السكك الحديدية عن المراكز الحضرية ، حيث اقيمت في مواقع هامشية بعيدة نسبيا عن المنطقة الحضرية المبنية .

٢ - قلة المدن التي يمر بها الخط مقارنة بعدد مدن المراق . ولكن على العموم تركت هذه الوسيلة أثرا على نمو بعض التجمعات السكنية الخاصة بالمعاملين في هذا المرفق .

وباستعمال السيارة نشئت الاستعمال الحضري إلى أطراف المراكز الحضرية بشكل امتدادات حضرية شريطية متطاولة ، أو تجمعات بنوى مركزية متناثرة على جانبي الطريق العام . كما ان طرق السيارات العامة التي تمر بعيدة نسبيا عن المراكز الحضرية باتجاهه تاركة مواضعها القديمة عند اللواتي الأولى للمدن . وهجرت بعض الاستعمالات ومواقعها النهرية التي كانت مرغوبة فيما مضى ، والأمل على ذلك كثيرة مثل مدن نهر الفراف كالكوفة والرافعي والشطرة . ومدن دجلة الأعلى تكريت وبيجي . ( شكل رقم ١ ، ٢ )

ان التصاق استعمالات الأرض الحضرية بجانبين الطرق العامة له ما يبرره ، لأنه يساعد على زيادة إمكانية الاستفادة من خدماته سواء بالنقل العمومي أو في توفير مواقع مرغوبة للمؤسسات الحضرية المشتتة عن المنطقة المركزية لتصبح أشرف على وصول بين المدينة المركزية وضواحيها ونواحيها ، عند ذلك تكون القائدة مزدوجة لكل من المدينة وأطرافها الحضرية .<sup>(٧)</sup> لذلك كانت درجة السيطرة التي يفرضها الطريق العام عالية في مدينتي الموصل والناصرية كنموذج للمدن العراقية . فقد بلغت درجة سيطرة الطرق الخارجية على الاستعمالات الجديدة للفترة ١٩٦٧ - ١٩٧٦ ( ٢٦,٦٪ ، ٢٧,٣٪ ) على التوالي .<sup>(٨)</sup>

#### (٢) الضوابط الطبيعية :

تخضع المراكز الحضرية إلى عوامل طبيعية تؤثر على نموها أهمها ، السطح ، ومصادر المياه ، والتكوين الجيولوجي ، والمناخ . فالجبال وامتدادها ودرجة انحدارها ودرجة تعريضها وبيئتها المناخية وصق الوديان ، وتوزيع مناطق التلال والسهول وامتداد السواحل البحرية ، وشكال الأنهار وسرعة جريانها وتوزيع مناطق الأموار والنبات الطبيعي كلها عوامل طبيعية تؤثر على امتداد المدينة . كما ان التباين في التركيب الصخري يترك أثرا واضحا في نمط توسع المراكز الحضرية واتجاهه .<sup>(٩)</sup> وتختلف استعمالات الأرض في مدينتي الموصل وحملة الأرض ولكن تشترك جميعها في الرغبة باستثمار المناطق السهلية المستوية . فيما ترغب الاستعمالات السكنية بالوجهات المائية ( خاصة في المناخات الجافة وشبه الجافة ) والمناطق المفتوحة . في حين ترتبط الاستعمالات الصناعية بالمناطق الواسعة الرخيصة المستوية والبعيدة نسبيا عن منطقة الاكتضاض الحضري .

(٢) RALEIGH RARLOWE, LAND RESOURCE ECONOMICS NEW JERSEY, 1961 P. 253.

MUMPHREY CARVER, CITIES IN SUBURBS, TORONTO, 1962 PP.9-10.

(٥) صلاح محمد الجبالي ، لتغير في استعمال الأرض حول المدينة العراقية : رسالة دكتوراه غير منشورة ، جامعة بغداد ، ١٩٧٨ ص . ص ٢٢٢ .

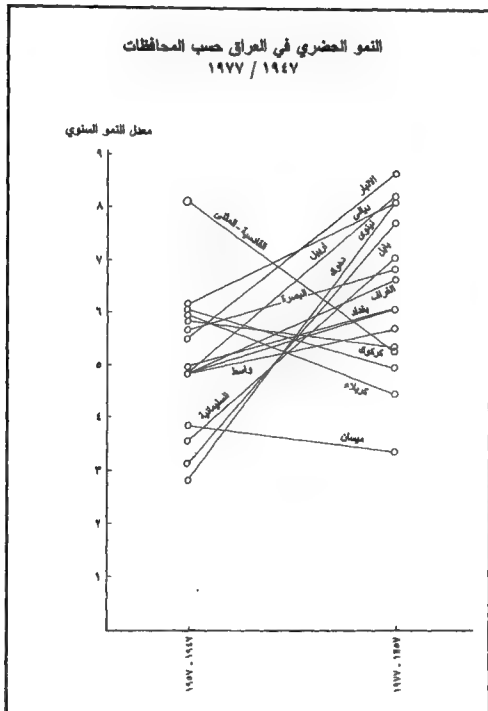
٢٢٤ .

(٦) STEWART CHADIN F., ECONOMICS OF LANDUSE PLANNING, NEW YORK, 1959 P. 122.





وبالرغم من اختلاف محافظات القطر في حركة الهجرة السكانية بين محافظات طاردة وأخرى جانبية إلا أن المراكز الحضرية استقطبت الزخم المتزايد من حركة الوافدين على مستوى القطر جميعاً . وتشدّد عن ذلك محافظة ميسان حيث ظهر من دراسة معدلات صافي الهجرة إلى المناطق الحضرية أن جميع المحافظات تكسب بالهجرة عدا حضر محافظة ميسان ، مما يدل على أن عوامل الدفع في هذه المحافظة لا تقتصر على المناطق الريفية فحسب إنما تمتد إلى المناطق الحضرية كذلك . ( شكل رقم ٣ )



شكل رقم (٣)

أما العوامل الاجتماعية فإنها تعمل لدخل المركز الحضري حيث تكون مسؤولة عن عملية تركيز أو تشتت أو تخصص استعمالات الأرض ، أو سيطرة بعض الاستعمالات على غيرها وتدرج هذه السيطرة تبعاً للمصافة أو مناطق التخصص الوظيفية . وتعمل هذه المتغيرات داخل الحيز الحضري وعند أطرافه بتأثير مسببات اقتصادية واجتماعية وإدارية بحتة<sup>(٩)</sup>.

#### (٤) للضوابط الأخرى :

هناك جملة ضوابط أخرى تؤثر على النمو المساحي للمدن ، ويتبين تأثيرها بحسب المستوى الاقتصادي والحضري للمنطقة وأهمها :

- أ - التغيير التكنولوجي .
  - ب - تطور حاجة المناطق الحضرية للأرض نتيجة لتغير صيغ الاستعمالات بما يتناسب وحاجة المجتمع الحضري الجديد .
  - ج - قيمة الأرض وغيرها .
- نمط نمو المراكز الحضرية :

يختلف نمط النمو المساحي للمراكز الحضرية في العالم باختلاف مؤثراته ، فمن الدول المتطورة مرت بمراحل النمو متكاملة ، وذلك لأن خصائص هذا النمو تطورت في تلك الجهات بينما بقيت لدول العالم الثالث الحرية في اختيار أي من هذه المراحل بعد التغيير الذي أصاب وسائل النقل المستخدمة . كما أن الطاقة المستعملة حالياً غيرت من مراحل نمو المدينة ، فالطاقة الكهربائية المستخدمة في الاستعمالات الحضرية تمنحز بانها سهلة التوزيع نسبياً وهي بذلك تترك أثراً في توزيع تلك الاستعمالات بشكل يختلف عنه في حالة الاعتماد على الطاقة المائية وبأخرية التي يتم استخدامها في مواضع الإنتاج .

ويقاس النمو الحضري عادة عن طريق التغيير المساحي بين فترتين زمنيتين ، بالمقارنة بين الوضع الحالي وما كان عليه سابقاً . ويبرز هذا التغيير بأجلى صور في الأطراف الحضرية على شكل نمو مشتت Scattered أو ممتد بشكل لشرطة Strung Out ، مجاوراً لاستعمالات زراعية غير متطورة ، تمتاز بتجانسها ، كما أن الكثافة السكانية فيها تكون دون متوسط الكثافة السكانية للمدينة المركزية<sup>(٨)</sup>.

وتختلف الدراسات في تحديد أنماط النمو الحضري فيقول بعضها إلى التمييز بين أنماط للنمو الممتدة وبين الأنماط المحلية ، فالأنماط الممتدة تجعل طابع النمو الانكسار - أمريكي في تصويره لنوع الشوارع ، والفصل بين المناطق ذات الوظائف المختلفة وغير ذلك من سمات النمو المألوفة عند الغربيين . وحيثما نجد التأثير الأوربي لم يبلغ درجة عالية من الوضوح ولم يكن من القيم بحيث يؤثر في تشكيل المدينة ، نجد نمط النمو المحلي أكثر انتشاراً بما يتميز به من عدم التحكم في النمو ، واختلاط استعمالات الأرض وصغر مساحة بؤر النشاط وتعددها<sup>(٩)</sup>.

ونميل دراسات أخرى إلى التأكيد على نمطين متلازمين يحددان نمو المدن هما :<sup>(١٠)</sup>

- (١) التغيير الذي يحدث في توزيع الكثافة الداخلية لاستعمال الأرض .
- (٢) الزيادة الحاصلة في المساحة عن طريق النمو في أطراف المدن الخارجية .

ويميل الباحث بارثولوميو هارلد Harl and Bartholomew إلى تجزئة أنماط النمو للحضري الواردة فيما سبق ، بتقسيمها إلى أربعة أنماط رئيسية للنمو هي<sup>(١١)</sup>:

- ١ - الانتشار الخارجي .
- ٢ - إعادة توزيع استعمالات الأرض .
- ٣ - بناء الأراضي الشاغرة .
- ٤ - استعمال كثيف للمناطق المبنية .

بينما تميل دراسات أخرى إلى التأكيد على :<sup>(١٢)</sup>

(٧) انظر في ذلك : صلاح حميد الجبالي ، دور العوامل الاجتماعية في توزيع أنماط استعمالات الأرض ضمن الإطار المكاني للموصل الكبرى . مجلة التربية والعلم ، الموصل . العدد الثاني ١٩٨٠ ص . ٣١٢ - ٣١٣ .

(٨) ROBERT D. HARVEY AND W. A. V. CLARK, THE NATURE AND ECONOMICS OF URBAN SPRAWL, INTERNAL STRUCTURE OF CITY, NEW YORK 1971 P. 476.

(٩) جيرالد وايم بريز ، مجتمع المدينة في البلاد النامية ، ترجمة محمد محمود الجعفري . القاهرة ١٩٧٢ ص . ١٤١ .

(١٠) ROYAL R. BOYCE, THE EDGE OF THE METROPOLIS THE WAVE THIGRY ALONG APPROACH, INTERNAL STRUCTURE OF THE CITY NEW YORK, 1971 P. 104.

(١١) A. KOLOSOVA Ya. OPCIT PP. 848-849.

(١٢) PHILIP M. HAUSER AND LEO F. SCHNORR Ed. OPCIT P. 1.

- ١ - الحجم الكلي للسكان .
- ٢ - السيطرة على البيئة الطبيعية .
- ٣ - التطور التكنولوجي .
- ٤ - التطور في العلاقات الاجتماعية .

وكان نظرية الريع Rent theory ونظرية المكان المركزي Central place theory ودراسات تدرج الكثافات ودراسة بلومفيلد Blumenfeld عام ١٩٥٩ ، ودراسة كارنر لمدينة شيكاغو عام ١٩٦٠ أثر في رسم صور لأنماط النمو الحضري في العالم ، ولظهرت تلك الدراسات وما تبعها من بحوث كثيرة من الأشكال الوصفية ، كالتي جاء بها برجس Burges وهويت Hoyt وهارس Harris<sup>(١٣)</sup> . وتميل دراسات أخرى إلى تشبيه نمو المدينة بثلاث موجات متتابعة هي :<sup>(١٤)</sup>

- ١ - موجات التراجع أو الانصحاب .
- ٢ - موجات التقدم .
- ٣ - موجات المد .

وتتحدد مواضيع هذه الموجات في هيكل المدينة ، حيث تحتل الموجة الأولى الحدود الخارجية لمنطقة الأعمال المركزية التي تتميز بالقدرة المستمر للسكان وذلك لحركتهم باتجاه مناطق الأطراف ، بينما يتحدد موضع الموجتين الثانية والثالثة عند أطراف المناطق المبنية من المدينة وهوامشها .

ولمساندا إلى الدراسات السابقة ، وإطبيعة النمو المصاحبي للمراكز الحضرية في العراق ، أمكن تحديد أنماط النمو المصاحبي للمدينة بالشكل الآتي :

- ١ - نمط النمو العشوائي .
- ٢ - نمط للنمو المخطط .
- ٣ - نمط النمو الخطي .
- ٤ - نمط النمو المحوري .

#### (١) نمط النمو العشوائي :

ينخذ نمو النمط العشوائي ثلاثة أشكال هي :

أ - الشكل التراكمي : يتم على مساحات القضاء داخل المدينة ، أو بالبناء عند المشارف أحيانا إذا ما كان سعر الأرض مرتفعا في الداخل . وقد وُكب هذا النمط من النمو للمراكز الحضرية القديمة المبسورة التي تمتاز بصغرها . وكانت حركة السكان بين مواقع العمل والسكن محدودة تتم دون استعمال أية واسطة . وبمرور الزمن تمد المدينة حمايتها إلى أولئك الذين يسكنون خارج أسوارها ، فنهزم الأسوار القديمة وتبني أسوار جديدة تحيط بمساحة أوسع ، بينما تستثمر منطقة السور القديم بإنشاء طريق دائري بشير ولو جزليا إلى الخطة الدائرية الأصلية للمدينة ، وهكذا تنمو أمثال هذه المدن الدائرية حلقات إثر حلقات ، ولكن ليس معنى ذلك أن امتدادات المدينة تتبع في توقيتها الخطة الأصلية ، فقد تمتد وفق خطة للزوايا القائمة بالرغم من الأصل الدائري . وهذا يشبه ما جاء به كراهام في نمط نمو المدينة عندما أشار إلى أن طبيعة نمو المراكز الحضرية يتم بشكل تحرك تدريجي إلى المناطق الخارجية متدفعا من المدينة المركزية نحو الضواحي الداخلية ثم إلى الضواحي الخارجية ومن ثم إلى المساحات الخارجية للمنطقة المتروبوليتانية<sup>(١٥)</sup> .

إن للتوسع الحضري بهذا النمط يقتضي بقاء مناطق الأطراف على اتصال مباشر مع المدينة المركزية ( انظر الشكل رقم ٤ ) باعتبار أن الوضع المشتت لا يسمح بنقل الخدمات والاستعمالات ذات المنفعة العامة إلى تلك المناطق<sup>(١٦)</sup> .

وتعتبر صيغة النمو التراكمي غير مألوفة في مدننا الحديثة ، بل تظهر في المدن القديمة كالموصل مثلا ، فالامتدادات الحضرية الجديدة اتخذت شكلا نطلقا يحيط جانباها الأيمن خلف سورها القديم ، وسرعان ما أزيل هذا المانع لتتصل المدينة بالاستعمالات الجديدة الخارجة منها ، أما جانبها الأيسر فيتحكم فيه هذا النمط ، وتعتبر مراحل النمو الأولى في البصرة ، وبغداد وكركوك واربيل نماذج أخرى لهذا النمط من النمو .

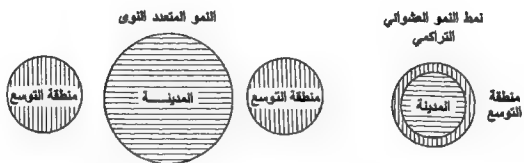
(١٣) POVAL R. BOYCH, OPCIT P. 105 AND RICHARD J. CHORLEY AND PETER HAGGETT Ed. SOCIO-ECONOMIC MODELS IN GEOGRAPHY, LONDON, 1972 P. 353.

(١٤) ROVAL R BOYCE OPCIT P. 105.

(١٥) ALEN K. GRAHN, MODELING, CITY SUBURBAN INTERACTION, "READINGS IN URBAN DYNAMICS, CAMERIDGE" 1974 P. 107.

(١٦) STEWART CHAPIN F., ECONOMGS PFLAND USE PLAINING URBAN AND REGIONAL LONDON, 1969, P. 124.

# أنماط النمو المصاحبي للمدن



شكل رقم (٤)

## ب - النمو المتعدد النوى :

ويختلف هذا النمط عن نمط النمو الثلاثي ، وهو في أبسط صورته يعني ظهور مدينة جديدة على مقربة من أخرى قديمة ولكنه يتخذ صورة مركبة عندما يمتد إلى مدينة أو بضعة مراكز حضرية حولها ترتبط معها بعلاقات معينة . وتقوم مدينة جديدة على مقربة من أخرى قديمة تلبية لريضة في الانصاف أو رمزا لدولة جديدة أو طلبا للأمان ( انظر الشكل رقم ٤ ) . بيد أنه ليس من الضروري في كل الأحوال أن تكون هناك رغبة انصافية لتظهر مدينة جديدة ، ففي بعض الحالات تنشأ مثل هذه المدن نشأة ذاتية وتتخذ شكلا خاصا لأنها ترتبط بعلاقات وظرفية مع المدينة الأصلية القائمة ، كأن تنشأ حول محطات السكك الحديدية التي تقع خارج المدينة ، أو على الضفة الأخرى من النهر المقابلة للمدينة الأصلية ، أو حول المصانع التي هجرت المدينة الأم ، أو على مقربة من معامل تكرير البترول أو المصانع البتروكيميائية في بعض الموانئ . ولكن بعض هذه المراكز المدنية لا يرتبط ظهورها بمصنع أو محطة السكك الحديدية فهي تظهر تلبية للحاجة إلى أعداد كبيرة من المساكن الرخيصة الواسعة تكون مجموعها ضواحي سكنية يعيش فيها كثير من سكان المدينة الأصلية وهكذا ينصل للمساكن عن مكان العمل<sup>(١٧)</sup> . وتعد بغداد والبصرة والموصل خير نموذج لهذا النمط من النمو .

## ج - النمو الحضري المتكسر :

يطلق على هذا النمط من النمو (Leap Frog Development) ويقصد به النمو المتناثر على شكل فترات لانتهاء مجتمعات حضرية غير مرتبطة عماريا بالمدينة المركزية بل تفصلها منطقة خالية تتطور مستقبلا<sup>(١٨)</sup> . أن هذا النمط من النمو ملائم لنقل استثمارات الأرض الحضرية كالمؤسسات التجارية والأدائية والخدمات العامة ، وتكون مجموعها نوى منطوقة للمركز الحضري .

ويعد هذا النمط ملائما بشكل خاص لبعض المدن العراقية القديمة والمدن التي يجري فيها توزيع مساحات سكنية لشرائح اجتماعية معينة ، عندما تخضع الاستثمارات القديمة أو الاستثمارات التي تمارس فيها فعالية قادرة على منافسة الاستثمارات الحضرية الغازية ، كسائين النخيل والفلاحة . والأمانة على ذلك كثيرة في مدن العراق ذات المواقع النهرية في وسطه وجنوبه .

## (٢) نمط النمو المخطط :

أما نمط النمو المخطط فيأتي من تدخل الدولة بطريق مباشر أو غير مباشر في توجيه العمران المدني وتنظيمه وتجهيزه بالمرافق العامة ، منعا لظهور التجمعات الحضرية المتهورة ورغبة في توفير السكن المناسب في المكان المناسب بالإضافة إلى تهئية الجو الصحي لسكان المدينة . ويعتبر هذا النمط مأثورا في مدنا العراقية من ملاحظة للتصميم الأساسية للمدن التي يتحدد بموجبها مواقع الاستثمارات الصناعية والسكنية ومؤسسات الخدمة وغيرها .

## (٣) نمط النمو الخطي : التخطيط الشبكية (نسيج العنكبوت) (\*)

يتخذ هذا النمط من النمو شكل أشربة من مدنة من المدينة المركزية نحو الخارج ، وتتبع مناطق النمو الجديد في امتدادها خطوط النقل الرئيسية نازكة فيما بينها مناطق قليلة التطور ( انظر الشكل رقم ٤ ) . وكان هذا النمط سائدا في المدن عندما كانت المباداة في النقل السكك الحديدية ، وتميزت المدن من خلاله بشكلا النجمي ، عندما نما الكثير من الضواحي بسرعة كبيرة وارتفعت فيها الكثافة بشكل جعلها تنافس المدينة المركزية في ذلك<sup>(١٩)</sup> . ويعتبر هذا النمط من أكثر أنماط النمو الحالية رغبة ووضوحا<sup>(٢٠)</sup> . بالرغم من أن استعمال المباداة كواسطة أساسية في الحركة قد غير من شكل المدينة النجمي وأعادها إلى شكلها شبه الدائري عن طريق استغلال المناطق المحصورة بين أطراف المدينة الممتدة ، مختلفا عن الشكل الذي أوردته برجس<sup>(٢١)</sup> .

ويظهر أيضا هذا النمط من النمو في المدينة العراقية من ملاحظة لامتدادها الجديد باتجاه الخطوط الخارجية كالموصل مع طريق موصل - دهوك ، وموصل - عين سفي ، وموصل - أربيل ، وموصل - بغداد ، وكذلك في الناصرية مع امتداد طريق ناصرية - شطرة ، وناصرية - سوق الشيوخ ، وناصرية - سامية .

## (٤) نمط النمو المحوري :

وتعني النمو المستمر للمدينة بالتدرج الذي تسمح به الظروف الطبيعية ، ويلعب الوقت المصروف في الوصول إلى المركز

(١٧) عبد الفتاح وفيه ، جغرافية العمران ، الاسكندرية ١٩٧٥ ص . ١٤٧ - ١٥٧ .

(١٨) JAMES H. JOHNSON, GEOGRAPHICAL PROCESSES AT THE EDGE OF THE CITY SUBURBAN GROWTH, ABERDEEN, 1974, PP. 4-5.

(١٩) IBID PP. 4-5.

★ توماس فريك برن Thomas F. Burton

(٢٠) JOHN N. JACKSON, THE URBAN FUTURE CHOICE BETWEEN ALTERNATIVES, Oxford 1972 P. 161.

(٢١) C. MAKIN MORTON, METROPOLITAN TRANSPORTATION AND APPROACH TO URBAN PLANNING, NEW JERSEY, 1953, PP. 79-80.

الحضري ، دورا مهما في امتداد المدينة ، فالانتجاع يكون مع امتداد خطوط النقل أكثر من المناطق المحصورة بين هذه الخطوط . ويظهر من ( الشكل رقم ٤ ) هذه الحقيقة حيث أن منطقة ( أ ) تقع على مسافة من المنطقة المركزية تماثل ضعف المسافة التي تقع عندها منطقة ( ب ) ، لكن الوقت المصروف للوصول إلى مركز المدينة في كلا الموضعين يكاد يكون واحدا ، وذلك بفعل موقع ( أ ) على الطريق الرئيسي .

إن نظرية التطور المحوري تعطي فكرة واضحة عن الأشكال النجمية التي تتخذها المراكز الحضرية والمعايير التي تحكم في نمو المدينة باتجاه المناطق الريفية المحيطة ، ويترك هذا النمط من النمو المناطق الداخلية للمدينة بشكل نطاقات غير مستقرة . ويمكن اعتبار هذا النمط من النمو مرحلة تطويرية لمصيفة النمو الشبكي ، خاصة بعد شيوخ استعمال السيارة وأسطلة للنقل أو استثمار الأراضي المحصورة بين الأذرع الحضرية الممتدة مع خطوط النقل ، ويبدو هذا واضحا في المدينة العراقية .

يظهر مما تقدم أن نظام النمو في المدينة العراقية لا يسير على نمط محدد واحد ، وإنما ساهمت أنماط النمو التراكمي والمخطط والخطي والمحوري في رسم صورة الانتجاع الحضري فيه .

### خصائص نمو المراكز الحضرية في العراق :

بينت الإحصاءات السكانية المعتمدة في العراق ( ١٩٤٧ ، ١٩٥٧ ، ١٩٦٥ ، ١٩٧٧ ) أن معدلات النمو السكاني عالية ، وخاصة في المناطق الحضرية ، فقد ظهر أن مستوى التحضر خلال السنوات ( ١٩٤٧ ، ١٩٥٧ ، ١٩٦٥ ، ١٩٧٧ ) يساوي ٣٨٪ ، و ٤٤٪ ، ٦٣٪ ، ٧٣٪ على التوالي . وهذا يعني أن الزيادة في نسبة السكان الحضريين إلى إجمالي سكان العراق مستمرة ومتصاعدة \* . في حين كان معدل التحضر حسب المؤشر الأساسي لاندراج ٤٠٪ ، ٤٥٪ ، ٤٠٪ ، ٤٠٪ للفترات ( ١٩٤٧ - ١٩٥٧ ) ، ( ١٩٥٧ - ١٩٦٥ ) ، ( ١٩٦٥ - ١٩٧٧ ) ، مما يؤكد وجود تغير موجب في مستوى التحضر .<sup>(٢١)</sup>

### من ذلك تبرز لنا نقاط مهمة هي :

- ١ - نمت جميع المدن العراقية نموًا مريحا بعد العقد السادس مسببة انتشارا مباحيا واسعا على حساب المناطق المحيطة بها .
- ٢ - ارتفاع أحجام المراكز الحضرية بشكل لم يشهد له العراق مثيلا . وكلت بغداد والمجموع السكاني لهذا النمو ، باعتبارها العاصمة الإدارية ، ومنطقة النقل الاقتصادي والاجتماعي . فقد قدر سكانها عام ١٩٦٥ بـ ( ١٤٠,٠٠٠ ) نسمة ارتفع إلى ( ٥٣٥,٠٠٠ ) نسمة عام ١٩٤٧ ، وإلى ( ١,٣١,٠٠٠ ) نسمة عام ١٩٦٥ ثم إلى ( ٢,٨٨٠,١٢٣ ) نسمة عام ١٩٧٧ ، متنوعة بذلك أكثر من ٢٠٪ من مجموع السكان الحضريين في العراق . ولم يقتصر النمو السكاني - وما يتبعه من نمو مباحي - على مدينة بغداد وحدها وإنما غطى معظم المدن العراقية الأخرى ( انظر النمو المباحي لمدينتي الموصل والناصرة ) .
- ٣ - كان للصناعة دور مهم في زيادة الأقطار المباحي للمدن بعد أن حظيت معظمها بوحدات صناعية كبيرة كجزء من المخطط الإقليمي العام في التوزيع للصناعي وأسباب اجتماعية واقتصادية .
- ٤ - تسير استعمالات الأرض الحضرية الجديدة متباعدة عن مركز المدينة ومتوافقة مع خطوط النقل الرئيسية الخارجة من المدينة . ولم يقتصر الزحف الحضري على المدن الكبيرة فقط وإنما تعداها إلى المدن المتوسطة والصغيرة ، وقد سبقت الإشارة إلى مقدار السيطرة التي يفرزها خط النقل على الاستعمال الجديد في فترة ضابطة النقل .
- ٥ - تعد منطقة الأطراف الحضرية من أكثر أجزاء المدينة تضررا بهذه الظاهرة بواسطة منشآت ليست بالضرورية متشعبة من المدينة المركزية بل يغلب على معظمها أنها مؤسسات جديدة على المجتمع الحضري المحلي . فقد ظهر خلال الفترة ١٩٦٧ - ١٩٧٦ أن منطقة الأطراف الحضرية لمدينة الموصل قد سيطرت على ( ٨٩,٦٪ ) من مساحة الاستعمال الصناعي الجديد و ( ٧٨٪ ) من

(٢٢) LEAN W. AND B. GOODALL, ASPECTS OF LAND ECONOMIC. LONDON, 1970 P. 196.

(٢٣) IBID. P. 167.

\* مستوى التحضر = عدد السكان الحضريين × ١٠٠

مجموع السكان

\* معدل التحضر = عدد السكان الحضريين في التعداد الثاني ÷ السكان الحضريين في التعداد الأول × ١٠٠

١٠٠ السكان الحضريين في التعداد الأول

١٠٠

عدد السنين بين التعدادين

(٢٤) رياض أحمد السعدي ، الهجرة الداخلية في العراق ١٩٤٧ - ١٩٦٥ بغداد ١٩٧٦ ص ٢٤٥ يستثنى من ذلك فترة ١٩٦٥ - ١٩٧٧ .

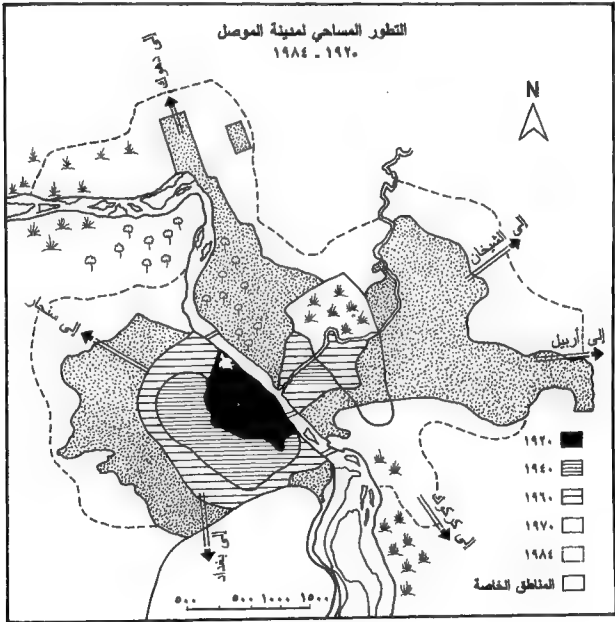
مساحة الاستعمال السكني ، ( ٦٥,١٧ ٪ ) من مساحة الاستعمال التجاري . في حين سيطرت أطراف مدينة الناصرية على ( ٩٥ ٪ ) ، ( ٨١ ٪ ) ، ( ٨١ ٪ ) على التوالي من الاستعمالات للمصلحة . (١٩٨٤)

٦ - ترك الكثير من التسهيلات المركزية والأنظمة التعاونية تأثيرها في زيادة سرعة عملية المييطرة والتحول الحضري عند منطقة الأطراف وبوالمشها .

٧ - أزيلت استثمارات زراعية كثيفة من مملوحتها الأصلية المحيطة بالمدن إلى أماكن أبعد ، ذات قدرة انتاجية أقل من الأماكن الأصلية إضافة إلى تحمل منتجاتها تكاليف نقل إضافية مما أثر سلبا على النوعية والأسعار .

٨ - ارتفاع درجة التباين بين :  
أ - المراكز الحضرية بعد لضمحلل كثير من المدن المرحلية التي نشأت لمد متطلبات السكان عند استعمالهم ومناطق النقل القديمة .

ب - مركز المدينة الاقتصادي والاستعمالات الجديدة ، مما ترك أثرا سلبيا على السكان من النواحي الاقتصادية والاجتماعية إضافة إلى الوقت المهدور في التنقل .



شكل رقم (٥)

(٢٥) صلاح حميد الجنابي ، التغيير في استعمال الأرض حول المدينة العراقية مصدر سابق من . ص ٢٠٩ - ٢١٥ .



## الآثار التي يتركها النمو المصاحبي على البيئتين الحضرية والريفية :

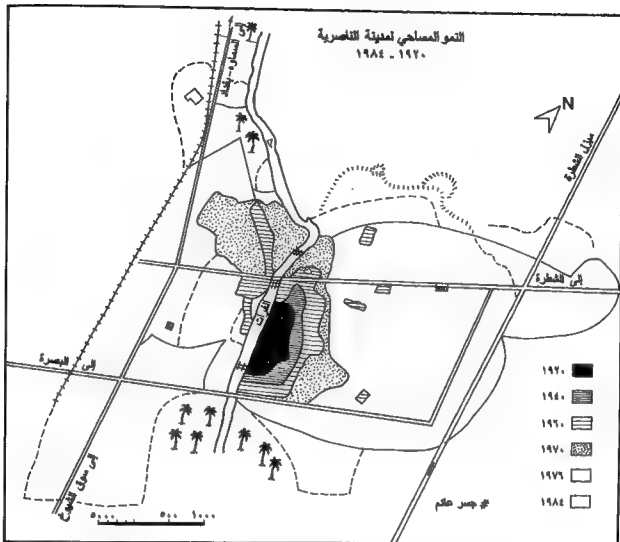
بينت الدراسات الحديثة في العراق ، ان المناطق الحضرية زحفت على مجموعة ( ٢٤١١ ) كيلو مترا مربعا من الأراضي الزراعية المحيطة بها خلال الفترة ١٩٥٧ - ١٩٧٦ .<sup>(٢١)</sup> وهذا يعني اضمحلالا واضحا في مساحات الأراضي الزراعية وزيادة في تضخم المساحات المستعمرة حضريا . أو بعبارة أخرى ان نوى التركيز الحضري للمراقبة تملأ بصورة مريعة نحو الاتساع مما يترك آثارا سلبية على كل من المدينة والريف المحيط بها . ويمكن ملاحظة ذلك في النقاط الآتية :

- ١ - ان أي توسع أو تغير في أطراف المركز الحضري يعني فقدان المدينة للمركزية بعض مؤسساتها ، الأمر الذي يؤثر سلبا على درجة مركزيتها . ويكون تطور المدينة موهونا بقوة الجذب المفروضة من منطقة الأطراف ، ويتبع ذلك اضمحلالا في درجة اعتماد المناطق الخارجية على المدينة المركزية ويصيب منطقها المركزية الانحطاط والاحتطاط المفرط في بعض الأحيان .<sup>(٢٢)</sup>
- ٢ - انخفاض كثافة السكان المستمرة في المنطقة المركزية والمناطق المحيطة بها لصالح المناطق الخارجية الأمر الذي يخلق بيئة حضرية معقدة نظرا لزيادة المسافة بين منطقة السكان ومناطق العمل والخدمات ( انظر ذلك في دراسات نيولك B. Newling ونورثام R. M. Northam ) .
- ٣ - التغير المستمر والمشتت لاستعمالات الأرض الحضرية عند أطراف المركز الحضري . ويعد موه توزيع الكثير من استعمالات المركز الحضري عند الأطراف مشكلة بحد ذاته .
- ٤ - زحف المركز الحضري باتجاه استعمالات غير مرغوبة حضريا مثل محلات رمي النفايات ومناطق تخزين أو تصريف المياه الثقيلة ، ومواقف السيارات الكبيرة والمؤسسات الصناعية والمقابر وغيرها .
- ٥ - التغير الحاد في الهيكل الاقتصادي لمناطق الأطراف ، فالاستعمال الزراعي القديم أقل قدرة على منافسة الاستعمالات الجديدة الغازية ، فهو إما ان يهجر المنطقة ويترك الأراضي بورا على أمل ارتفاع سعرها واستثمارها من النشاطات الحضرية للغازية ، أو ينزوي داخل مواقع معينة يكون قادرا فيها على التصدي الوقي للاستثمار الغازي عن طريق ممارسة نمط الزراعة الحضرية الكثيفة . وبالرغم من ذلك لا يقوى على منافسة الاستعمالات الحضرية مما يجعل ماله إلى الزوال واردا . وقد كانت درجة الارتباط عالية بين مساحة الاستعمال الحضري الجديد وما تفقده الأراضي الزراعية المحيطة بالمدينة من مساحة حيث بلغت ( ٩٩ ، ٠ ) في مدينة الموصل و ( ٩٩ ، ٠ ) في مدينة التلصيرية خلال الفترة ١٩٦٧ - ١٩٧٦ .<sup>(٢٣)</sup>
- ٦ - التبدل المستمر في المنظر الطبيعي عند أطراف المدن بتأثير الزحف الحضري . فالمناطق التي كانت قبل عشر سنوات تمثل بيئة حضرية - ريفية متمعة تدخل ضمن منطقة الأطراف الريفية . الحضرية Rural-urban Fringe هي الآن ضمن المنطقة المركزية المتخذة بعد أن فقدت خصائصها القديمة .
- ٧ - بقدر الريف من جراء الزحف الحضري أحسن أراضيه الزراعية وأكثرها إنتاجية ، مما يضطره إلى أن يزاح إلى مناطق بعيدة أقل قدرة من الأولى على الإنتاج ، بالإضافة إلى زيادة تكاليف تسويق انتاجها وهذا يعني ان الانتشار الحضري في العراق على حساب المناطق الزراعية المحيطة بالمدن وبمعدل ( ١١٥ ) كيلو مترا سنويا يعد ذا مشاركة فعالة مع عامل الملوحة في زيادة الأضرار بالأراضي للزراعية خاصة في وسط وجنوب العراق .
- ٨ - كما ان الزحف الحضري قد استوعب معظم الأيدي العاملة الزراعية في المناطق التي زحف باتجاهها وضمها إلى الأيدي العاملة الحضرية غير الماهرة ، مما أفقدها قيمها العاملة وجعل المتبقي فيها غير قادر أو غير كفء على أداء العملية التنموية فيها .
- ٩ - زيادة المسافة التي يقطعها الحضري بين مواقع عمله وسكنه ، وهي تستغرق في أقل تقدير خمسة أضعاف ما يحتاجه ساكن المنطقة المركزية ، مما زاد في مقدار الوقت والجهد المبذول في هذه العملية . وبالنسبة قلل من كفاءته الانتاجية .
- ١٠ - كما أن السكن الجديد عند منطقة الأطراف يخلق بيئة اجتماعية غير متجانسة اجتماعيا ، بعضها منحدر من المدينة المركزية والآخر وارد لها من مناطق ريفية أو حضرية بعيدة . فتمتد قيم واعتبارات اجتماعية ريفية تترك أثرها على طبيعة العلاقات الاجتماعية خاصة في أنماط السلوك .
- ١١ - التدهور المستمر في المنطقة المركزية سواء بنوعية المنشآت أو في درجة مركزيتها ، الأمر الذي يجعل التنويه واضحا في مورفولوجيتها ، كما ترتفع نسبة الأراضي الشاغرة والمهجورة في بيئة حضرية متدنية تشغل قلب المدينة .
- ١٢ - نشوء مناطق جديدة عند أطراف المدن على أساس مبدأ وضع أيد تفتر إلى كثير من المتطلبات الحضرية مما يجعل المدينة ذات ازدواجية في الاستثمار بين مناطق متطورة وأخرى متدنية .

(٢١) المصدر نفسه ص ٣٨٧ .

(٢٢) MICHAEL R. GREENBERG Ed. READINGS IN URBAN ECONOMICS AND SPATIAL PATTERNS, NEW JERSEY, 1974 P. 270.

(٢٣) صلاح حميد الجنبلي : لتغير في استعمال الأرض حول المدينة العراقية مصدر سابق ص ٢١٦ - ٢١٧ .



شكل رقم (٦)

١٣ - أما على المستوى المركزي فإن الانتشار الحضري على صفحة الاقليم يقلل من كفاءة المؤسسات الوظيفية في توفير متطلبات الحياة الحضرية ، كالماء والكهرباء والمجاري والتعبيد والخدمات الصحية والاقتصادية وغيرها وهذا يعني ان معدل النمو الوظيفي لا يسير بنفس الصيغة التي يسير فيها النمو المصاحبي للمدينة . كما ان ارتفاع أسعار بعض السلع المعروضة في مؤسساتها وارد بتأثير اضافة تكاليف نقل جديدة عليها ، أو قللة الرقابة المركزية فيها .

١٤ - اختلاف الرؤية بين مخططي المدن عند وضعهم تصاميمها الأساسية . حيث يظهر اختلاف كبير بين تصميم سابق مع التصاميم اللاحقة فمثلا تخصص وحدة مساحة في التصميم لتقديم للاستثمار السكني العمودي تحول في التصميم اللاحق للاستثمار السكني الأفقي . وقد يكون تدخل جهات ادارية أخرى في اتخاذ مثل هذا القرار وراء هذا التغير .

١٥ - ان زحف المراكز الحضرية باتجاه الريف يؤدي إلى تدخل بين الريف والحضر عندما تضم مناطق قروية إلى الحدود الادارية للمدينة ، وهذا يخلق ارباكا في الاحصاءات السكانية عندما تدخل مناطق - تشير كل خصائصها بأنها ريفية - إلى المناطق الحضرية . وقد حصل ذلك في معظم مدن العراق .



## ٥٥ المقترحات :

- ١ - الحد من الامتداد الاقليمي لاستثمارات الارض الحضرية والتوجه نحو الصيغة العمودية في الاستثمار وقد طبقت هذه الطريقة وأثبتت فعاليتها في الكثير من مدن العراق .
- ٢ - توجيه الاستثمار الحضري الجديد نحو المناطق الريفية وذات الانتاجية الزراعية الثقيلة .
- ٣ - انشاء حزام أخضر يحيط بالمنطقة المبنية ، لقد طبقت هذه الطريقة في كثير من مدن العالم المنحصر ، لكنها لم تأت بنتائج مشجعة ، فعلى الرغم من ايجابياتها في توسيع المناطق الخضراء في المدينة ، لكنها تقف حاجلاً تجاه نمو بعض الاستثمارات الحضرية ذات الموقع الهامشي ، مما اضطر مخططي المدن استثمار بعض أراضي هذا الحزام وما خلفه مما زاد في تشتت مناطق الاستثمار الحضري . وبالرغم من ذلك لازالت هذه الوسيلة صالحة ، وهي في العراق تعطي أهمية كبيرة خاصة في وسطه وجنوبه ، لأنها تعمل على تلطيف المناخات الحارة الجافة من جهة وتخفف من تأثير العواصف الترابية من جهة أخرى ، كما أن المؤسسات المركزية قادرة على منع استثمارها من المؤسسات الحضرية .
- ٤ - اعادة توزيع السكان والصناعة بخلق مدن جديدة متخصصة - بشكل ضواحي أو مدن تابعة - وتختلف وجهات النظر في تحديد مواقع هذه المدن هل تكون بالقرب من المراكز الحضرية الكبيرة ، وعند ذلك تمتد أنزح المدينة نحوها وتحتويها فترداد معها مساحة المنطقة الحضرية ، أو تقام في مناطق بعيدة عند ذلك تبرز صعوبة توفير الكادر الفني والتقني لها . وعلى كل حال يمكن انشاء ضواحي سكنية أو صناعية متكاملة مع مؤسساتها للخدمة .
- ٥ - الاستثمارة بالاختصاصات الهندسية والجغرافية والاجتماعية والجيولوجية والزراعية في تحديد مناطق الاستثمار المتخصص واتجاهات النمو المساحي للمدن .
- ٦ - تحديد قيام أي منشأة على استثمار أراضي زراعية حول المدينة بموافقة وزارة الزراعة .
- ٧ - توسيع شبكة النقل عند مناطق التطهير والأطراف الريفية الحضرية حتى يزداد ارتباطها مع المناطق المركزية ، مما يزيد في درجة مركزية مؤسساتها ويحد لها النشاط .
- ٨ - رفع كفاءة المؤسسات الوظيفية والخدمية في المناطق الجديدة ، وزيادة الرقابة عليها .
- ٩ - استثمار الأراضي الشاغرة الموزعة داخل الهيكل العام للمدينة وبشكل خاص المنطقة الانتقالية المحيطة بمنطقة الأعمال المركزية التي تغطي عليها استثمارات مركزية تشغل مناطق مهترقة ومتلوفة . ويستحسن أن يتخذ الاستثمار النمط العمودي ليعوض عن سعر الأرض المرتفع .
- ١٠ - التعامل مع الاستثمار الحضري الضروري لا على أساس الربحية الاقتصادية وإنما على ما يوفيه من خدمة اجتماعية وصحية من أجل الوصول إلى صيغة المدينة النموذج .
- ١١ - تغيير نمط الاستثمار الزراعي في المناطق المحيطة بالمدن من الزراعة الواسعة إلى الزراعة الكثيفة وذلك بالاستعانة بالخبرات المتخصصة والأيدي العاملة المتوفرة في المدينة . وهذا الاجراء يجعل - ولو مرحليا - الزراعة قادرة على مجابهة الاستثمارات الحضرية الغازية .
- ١٢ - تحسين الوضع الاقتصادي والخدمي في مناطق التطهير ، وتقليل الفوارق الاجتماعية بين البيئة الحضرية والريفية لحد من ظاهرة الهجرة المريعة نحو المدن .
- ١٣ - زيادة المحفزات الانتاجية للفلاحين الذين يستثمرون الأراضي للزراعة المحيطة بالمدن حتى يبقوا على اختصاصهم ولا تستوليهم المحفزات المالية داخل المنشآت الحضرية .
- ١٤ - تقليل معدل المساحة المخصصة للسكن داخل الحيز الحضري وتحديدها بما لا يزيد عن ٢٠٠ متر مربع .
- ١٥ - عند وضع تصميم أساسي للمدينة ورسم خططها المستقبلية ، لا بد من الأخذ بعين الاعتبار ، تطلعات الوزارات المختلفة لاستثمار أطراف المدينة أو بعض أجزاء الاطراف الاقليمي لها ، لأنها تترك على المدى البعيد أثراً مالياً على كفاءة المؤسسات الخدمية المركزية كالماء والكهرباء وخدمات النقل وغيرها .





## فضاءات المسابلة في الجدن العرفية وتطورها المستقبلي

دكتور : عمار كامل حصون للجناي

### مقدمة :

تعد مشكلة تنظيم فضاءات المسابلة من المشاكل المهمة التي ظهرت خلال العشرين أو الثلاثين سنة الأخيرة ، ويجب أن نعترف انه للأسف ليس لدينا دراسة علمية متكاملة في هذا المجال الحيوي ربما هناك محاولات ولكنها غير وافية ، هذا التخلف ربما عوَض عنه في المجالات الأخرى في التركيب الفضائي للمستوطنات البشرية ، وأنه مرتبط مع التركيب الفضائي أو التعامل الكلي للمواصلات والنقل في المستوطنة ولكن للأسف أيضاً حتى في هذين المجالين اللذين سبق تكريمهما لم نحصل على نتائج طيبة في المدن العراقية ، ويمكن الإشارة إلى التغيير الايجابي الذي حصل في مدينة بغداد في مجال المواصلات وبعض المناطق ذات الفضاءات الجيدة .

يمكن توضيح بعض الجوانب الايجابية في التقاليد المحلية والبيئة وكذلك استخدام التجربة الأجنبية للتهوض في هذا المجال مستقبلاً .

أهمية مشكلة فضاءات المسابلة وحركة المشاة توضحنا من خلال ازدياد حركة المركبات وخصوصية فعالية الإنسان وكذلك فإن الاهتمامات تزيد من قابلية الحركة وتوسع الفضاءات وفعالية الناس ، كل هذا يحدث في حدود انشاء محيط المستوطنة أو في عملية البناء وفي كلا الحالتين فإن التناقض يحدث ويظهر في المقام الأول :

- عدم التطبيق في تركيب المستوطنة واستيعاب حركة المركبات المنزلية .
- عدم إمكانية للمختصين في الحال الحاضر لاجداد الحلول المناسبة للمتطلبات الجديدة واستمرار حدة التناقض تؤدي إلى نمو وتطور الصعقة الفيزيائية في ازدياد الخل في صعوبة فعالية المواصلات اذن المشكلة هي تنظيم فضاءات حركة المسابلة في محيط المستوطنة وعلاقته مع أنواع الحركة الأخرى .

ان هذا الموضوع يمكن معالجته ليس فقط بالتنظيم للاجراءات الفنية والإدارية وإنما قبل كل شيء بواسطة التنظيم للفضائي للحركة المذكورة وكذلك طبيعة هذا الموضوع تحدد معناه وذلك بحكم العلاقة المركبة مع حركة المركبات وكذلك مع التركيب الفضائي الكلي للمستوطنة ، من الطبيعي أن الحصول على نتائج مرضية تامة ليس بالأمر الهين . سيحتاج الأمر إلى وقت للتلام بمحتويات وجزئيات الموضوع ومن المفضل تشجيع الدراسات الشاملة وكذلك تطوير التجربة الأجنبية للظروف المحلية .

كما يمكن تلخيص هدف الدراسة المقترحة كما يلي :

- اجراء تجربة لتحديد الخواص المهمة والمتطلبات الملحة لحركة المسابلة مع الأخذ بنظر الاعتبار حركة المركبات والمحيط العام .
- اجراء تجربة لتحديد الانكفاء للفضائي لحركة المسابلة في تركيب فضاء المستوطنة مع العلاقة في إمكانية الفرد في استيعابه للفضاء الفيزيائي والنمائي والجمالي .
- من المهم البحث عن مبدل تجزيه الحركة وتوفير الأمان وكذلك الاقلال من أضرار النقل التي تؤثر على الفرد ومحيطه .

### كيفية الوصول إلى الهدف :

يجب اعتبار حركة المسابلة على انها عنصر ديناميكي ( متحرك ) ليس فقط بالفضاء وكذلك بالوقت بهذا المعنى يمكن اعتبار الأهمية للفضائية لدراسة ظهور الحاجات للحركة بين المصادر والأهداف لحركة المسابلة ، وكذلك دراسة إمكانية الفصل بين أنواع الحركة والتركيز وفرز التيارات الحركية بشكل يلائم توزيع مواقع الجنب وذلك من خلال المسافة والاتجاه ولذلك فإن المبدأ المحدود للجوانب وكما اهتمت المسافة قلت حركة المشاة ، كما أن الاهتمامات موجهة نحو وحدات حضرية صغيرة في الوحدات الكبيرة ومراكز النقل

تتغير حسب الأهمية وذات الملم أكبر ولحد ما بحركة المشاة الترفيهية . لذلك في تحديد الأهداف كان البدء في المستوى الحضري الواسع ومن ذلك الذهاب إلى المستوى الأعلى. في المستويات العليا تزداد العلاقة مع حركة المركبات وتحول حركة المشاة إلى حركة كاملة تتأثر بحركة نقل المسافرين وعلاقة شبكته مع حركة المشاة .

وكنيجة للدراسة يمكن أن نحدد أي اتجاه ومبدأ في فضاء السابلة في محيط المستوطنات لا يمكن تحقيقه بشكل تام ، لذلك نضع أمام الباحثين والاختصاصيين الموضوع لفرض دراسته . لقد تم تحديد مجموعتين رئيسيتين من المشاكل ، الأولى تتضمن الديناميكية الفنية ، والتي تهم خواص الحركة وعلاقتها وكذلك المستزمات الخاصة بتحديد قياسات العناصر والمعدات ، أما المجموعة الثانية فتتمثل الطليعة الفضائية والتي تهم المتطلبات التخطيطية الفضائية . وتم اعتبار وسيلة التخطيط والدراسة متعددة الجوانب التي تستخلص من عدة اتجاهات ، بهذا الخصوص تم دراسة التنظيم المتكامل لمحيط المستوطنة .

وبموجب ما سبق تم تحديد مناطق نموذجية في مدن مختلفة من العراق وهي بغداد ، البصرة ، الموصل ، أربيل ، الكفل .. الخ ، وتم دراسة ما هو موجود حسب الطريقة المذكورة وذلك للواقع الموجود ، كذلك تحديد المشاكل ورسم خطوط التطور المستقبلي ، ودراسة الجوانب الإيجابية لبعض من التجربة الأجنبية في ألمانيا ، انكلترا ، إيطاليا ، بلغاريا وغيرها .

وخلصا للموضوع يمكن القول أن مستقبل فضاءات السابلة في المدن العراقية ايجابي وسيتطور بموجب الحاجة الملحة لوجود مناطق جذب لدخل المدن التقليدية ذات مواصفات محلية متطورة .



## ١ - الفصل الأول :

لقد كان التطور الانساني في مجال الحركة وحتى نهاية القرن التاسع عشر بطيء وكانت أغلب فعاليات المدينة تعتمد على حركة السابلة وعلى حركة العربات البسيطة ، لذا لم تكن هناك حاجة إلى فضاءات كبيرة وطرق خاصة محددة كما هو الحال اليوم وكذلك فإن نوع الأتقال المنقولة محدودة ، إضافة إلى السرعة المعتمدة في النقل هي مضاعفات سرعة الإنسان والحيوان ، عندما حدثت الطفرة التقنية في اختراع المركبة الحديثة ( السيارة ) انعكس هذا التقدم على الكثير من مرافق وفعاليات الحياة العامة واستمر هذا التقدم بمرور الزمن يؤثر في سير نشاط الفعاليات المختلفة الحيوية حتى بات الفران الرئيسي للحياة ، من الجانب الآخر فإن أغلب المدن توسعت بشكل كبير وامتدت إلى عشرات الكيلو مترات حتى أصبح من الصعب الربط بين أجزاء المدينة المختلفة سوى بواسطة حركة النقل وشبكته ، لذا اتسع التركيب الفضائي والتخطيطي للمدينة وأصبح أساسه مقاييس أخرى ليس أساسها دائما الإنسان على اعتبار أنه الوحدة القياسية الأساسية وخلال هذا الاتساع الذي أصبح مدرره سهولة التنقل بفضل المركبات المبرمة وطبيعي فإن هذا الجانب ايجابي الا أن الجوانب السلبية التي تسببت بواسطة هذا التقدم يمكن تلخيصها بالشكل الآتي :

- افتقدت المدينة إلى الرابطة التركيبية الفضائية كوحدة تكوينية .
- ظهرت وازدادت مشاكل للخدمات الأساسية في المدينة .
- مشكلة لتناوب ( والمباكر وكلايت ) والطقس الداخلي وازدياد الأمراض الاتمانية .
- نتيجة للتوسع تم الإضرار بمساحات زراعية إنتاجية كبيرة .
- تغير المقاييس الاقتصادية .
- بعد العلاقة الاجتماعية بين أفراد المجتمع .
- تعدد أنواع الحركة ورمطها سبب أرباكا وتقاطعات خطيرة فيما بين أنواع الحركة المختلفة ضحيتها الإنسان .
- انشغال المركبات وحركتها لحيز فضائي مهم من تركيب المدينة .

يمكن تفصيل التناقل التي ورد ذكرها بشكل مقتضب في النقط الأولى كانت المدينة تمثل وحدة تركيبية متكاملة ذات أبعاد قصيرة يمكن السيطرة عليها بواسطة حركة المشاة الا أن التقدم التقني ودخول المركبات في حياة الفرد كوحدة نقل أساسية ساعد على انتشار أجزاء المدينة الواحدة ويظهر احياء جديدة مترامية الأطراف مما أفقد الوحدة التركيبية للمدينة الواحدة وأصبح كل جزء يمثل وحدة تركيبية منفصلة ترتبط مع الأجزاء الباقية بفعالية أو بعض الفعاليات الرئيسية للمدينة ( المركز ) .

لذلك نرى المدينة عبارة عن مجموعة من المستوطنات المرتبطة فيما بينها برابطة ضعيفة أو قوية ، وتعتمد على كثير من العوامل حتى مستوى هذه المستوطنات مختلف ، ويمكن خلاصة القول في هذا أي بعد التوسع الذي حصل في المدينة الواحدة أدى إلى ضعف

مستوى الخدمات نظراً للآبعاد المترامية وهذا الضعف يسبب أرباكاً في سير القمماليات الرئيسية للمدينة ، كذلك يؤثر على سير فعالية الفرد ذاته والمحصلة تكون أقرب للصفر .

وبكثنية للتوسع في استخدام المركبات ازدادت مشاكل التلوث وذلك من الغازات المركبة التي تخلطها أثناء الحركة وهذه بدورها ذات مردود سلبي على صحة الفرد إضافة إلى مشاكل الضوضاء ، كل هذا يؤدي إلى تغير في الجو الداخلي للحي أو المدينة وطبيعي أن يكون ذا مردود سلبي على فعالية الفرد .

ومن خلال التوسع الحاصل في المستوطنة تم الاضرار بالمساحات الزراعية المحيطة بها التي تمنح المستوطنة بالمنتجات الأساسية ، هذا التوسع أدى إلى إتلاف مساحات كبيرة مما أثر في طقس المستوطنة من جانب وإلى اعتماد المستوطنة على منتجات مناطق أخرى بعيدة عن ذاتها مما أدى إلى تغير الموازين الاقتصادية العلمية وإلى ازدياد الضغط على حركة النقل العام بإضافة أعباء جديدة من خلال الحركة من وإلى تلك أو هذه المستوطنة مما سبب في ازدياد المشاكل الاقتصادية وبسبب أجزاء المدينة المترامية الأطراف وانشغال الفرد في تدبير أموره اليومية وضروراته الأساسية لم تنتج للفرد الفرصة لأدامة العلاقات الاجتماعية القريبة والبعيدة حيث لم يبق سوى أدامة العلاقة المادية الضرورية لتسيير الحياة بالحد الأدنى من المتطلبات لذا فإن هذا البعد سبب ضعف التأثير في الحياة الاجتماعية العلمية .

وكذلك تعدد وسائل النقل وكثرة الأنماط أدى إلى خلق تقاطعات كثيرة سببت أرباكاً في انسياب الحركة بشكل عام وأصبحت أماكن خطيرة على حياة الإنسان مما دعى إلى للتفكير في حل هذه المشاكل التي مازالت قائمة إلى اليوم وضرورة توفير عمل الأمان كمختصر مهم في حركة المركبات .

كما نرى دائماً بأن المركبات تشغل حيز الفراغ المهم في تركيب المدينة بمختلف أطرافه ( الشوارع ) ولو أنها تمثل في أغلب الأحيان شبكة الترابط ولكنها في الوقت ذاته تحتل الجزء الفضائي المهم .

- ١ - ان نلعد إلى فضاءات السابلة ودراسة بعض الفواص المهمة فيها والتي تميزها عن باقي أنواع الحركة :
- ان استخداماً لا يسبب أي نوع من التلوث .
- لا تحدث ضوضاء .

- تحتاج إلى قياسات ومساحات الحد الأدنى ، ان المساحة التي يحتاجها الفرد الواحد هي ٠,٤ م<sup>٢</sup> ونظرياً فإن المساحة التي يحتاجها الفرد بمرصة ٢٠ كم / ساعة في الباص ١,٦٣ م<sup>٢</sup> وفي السيارة ٧٥,٣٠ م<sup>٢</sup> أما في الترام فهي ٠,٨٢ م<sup>٢</sup> . ان دخول السيارة في حياة الفرد إضافة إلى التلوث الذي تحدثه حركتها أدى إلى ظهور قلة الحركة لدى الفرد ال ( HYPODINAMIA ) ذات التأثير السلبي على صحة الفرد وظهور أمراض وما يسمى بأمراض العصر وذلك بسبب ما يسمى بصرع السرعة فإن الفرد بدأ يفقد سرعته وهذا هو التناقض الحاد بين الطبيعة الحيوية للإنسان ووجوده الاجتماعي ، والتي لا يمكن أن تمر دون التأثير السلبي على صحته .

كثير من العلماء والأطباء أثبتوا من خلال الأبحاث العلمية أن الأسباب الأساسية لانتشار كثير من أمراض القلب ، والجذلة الدماغية ، والشيخوخة المبكرة ، كذلك الاضطراب في فعالية الخلايا والتدند انه الركود بهاجم ببطيء ولكن بشكل أكيد الكائن الحي ( الانسان ) وبالتدرج ( وفي بعض الأحيان بشكل سريع ) ويهجمه .

ولكون أصل الحركة هو حركة الانسان الطبيعية فإنها ضرورية لصحته وحسب رأي المختصين فإن ١٠,٠٠٠ خطوة ( ٦ كيلو مترات ) يومياً ضرورية لصحة شخص ممن يسير بمرصة اعتيادية ( ١٥٠٠ - ٢٠٠٠ م / سنة ) لذا في بعض الأحيان ينصحون باستخدام التدرج لأنها أقرب لحركة الانسان . وهذا بأجمعه يؤثر على زيادة متوسط عمر الانسان .

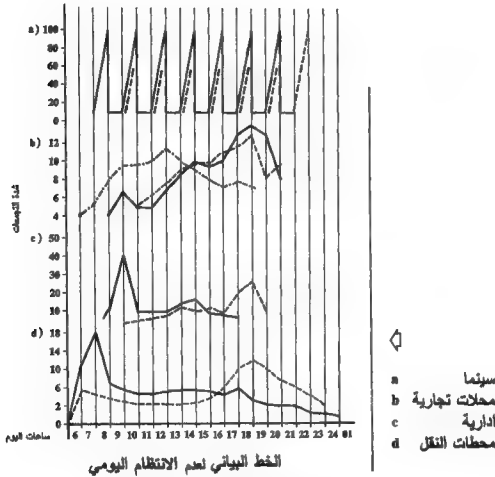
ان الحركة اليومية إلى العمل أو للسوق للناس الذي يعمون بوضع الجلوس هو يمثل تلبية الحاجة الضرورية للحركة وكذلك يمكن أن يتطور ذلك على انها رياضة يذنيه ونهذه الحركة يمكن استيعاب التكوين الفضائي المعماري بشكل أفضل والمحيط من حوله . ومن الناحية الاجتماعية فإن حركة المشاة بدرجة كبيرة ترضي طموح الفرد لتقوية الروابط الاجتماعية الخاصة والعامة . ومن الناحية الاقتصادية فإنها تمثل الحد الأدنى للمصاريف أو حتى الصفر بالنسبة للنتاج العام للمدينة ومقارنة مع أنواع الحركة الأخرى فإن حركة المشاة يمكن اقامتها بشكل يسير لكل ظروف المدينة ، وحتى المدينة عندما تكون حركة المشاة في ذروتها أو قمة الزحام فإنها ليست ثقيلة كما يحدث في حركة المركبات ، ولكن يمكن الإشارة إلى الأمور السلبية لحركة المشاة أهمها بطيء الحركة وكذلك قصر بعدها المكافئ . وكذلك الحوادث في الظروف السيئة وطبيعتها الموسمية وتأثير الظروف الجوية عليها ولكي تسيير هذه الحركة داخل وخارج المدينة تخضع للضوابط التالية :

- ١ . حرية الحركة ، والمحيط يجب أن يكون مهيئاً لتأثير هذا النوع من الحركة إضافة إلى أنه كيف للامكانات الفيزيائية للمنحرك .
- ٢ . الأمان وذلك من خلال الفصل بين حركة المشاة وحركة المركبات سواء بالفضاء أو الوقت .
- ٣ . استمرار انسياب الحركة أحد العناصر المهمة يجب أن يكون المحفز الرئيسي عند اتخاذ القرار .
- ٤ . الانجذاب نحو المحيط عند الحركة والتمتع ليس هو الواجب وإنما يجب على المائي أن تكون له الامكانية لتتكرر المحيط من خلال الحركة وهذا يمكن الوصول اليه من خلال تحديد المعالم المعمارية وتثبيت التقاليد وزيادة الاتصال والتمتع .
- ٥ . الراحة يجب توفير حماية من الظروف الجوية . ٦ . الهدوء ضروري في محيط المشاة . ٧ . نقاوة ونظافة الهواء .

## ٢ - ١ المؤشرات الحركية ( الديناميكية ) وللقنية :

على عكس حركة المركبات التي ثبتت مؤشراتنا نجد صعوبة في تثبيت المؤشرات الأساسية لحركة المشاة لذلك هناك بعض العوامل المؤثرة مثلا الوقت والموسم ، حضور أو غياب السلوك الصحيح للمواطن ، الحدث المتكرر ، الطقس ، العامل الاجتماعي ، التركيب الأرضي ، العمر .

ومن العوامل المهمة أيضا شدة الحركة وكذلك سرعة وكثافة تيار حركة المشاة ، شدة الحركة تتعين بمدد المشتركين في الحركة الذين يقطعون في وحدة الزمن ( ساعة ، يوم ، سنة ) نفس المسافة والموقع ( شارع ، طريق ، ميدان ) وهذا يتغير حسب المكان والوقت نرى أن التغير في الحركة مكان واضح وخصوصا في أماكن تشكيل تيارات المشاة مثال ذلك محطات انتظار النقل العام المناطق الصناعية الكبيرة أماكن التجمع العام وهذه تكون حاسمة عندما يتعين علينا تحديد فضاءات المسابلة حيث أنها تمثل نقاط انطلاق .



خط بياني يمثل للساعات الدرجة لحركة المشاة



( شكل ١ ) الشكل التقريبي للنقاط الرأسية لحركة المسابلة

..... الحركة الأخرى      - - - - - حركة لصل      — مجموعة الحركة



ان عدم الانتظام يتحدد بابتداء وانتهاء يوم العمل ويمكن اعتبار ان ٩٠٪ من المشاة يحركون في هذين الوقتين كما هو مبين .

١ . ٣ سرعة الحركة : تمثل عاملا آخر وهذا يمثل الامكانية الفيزيائية للفرد اضافة الى كثافة التيار والاتجاه وحرية الاختيار . من خلال الدراسات تم معرفة السرعة الممكنة للفرد وهي :

الدينا ٠.٧ م / ثا / الوسطى ١.٢ م / ثا / القصوى ١.٧ م / ثا

وهذا يتأثر بنوع المشي ، مستوى صعود أو نزول واختيار الفرد للمسافة وكذلك نوع المحيط ، والتأثير النفسي فنرى أن الفرد يسير بسرعة أكبر في المدن الكبيرة لكي يقلل الاجهاد النفسي بسبب الزحام وهذا بدوره يمثل التكيف للمحيط وظروف الحياة .

لذلك يمكن تحديد السرعة الاعتيادية للفرد هي ٤ كم / ساعة .  
السرعة الحرفية ٥ كم / ساعة .

سرعة الامهات والمسنين والأطفال هي ٢,٥ كم / ساعة .

الكثافة : تتناسب عكسيا مع سرعة الحركة ويمكن توجيه نيار الحركة وبذلك يمكن تحديد قيمة الكثافة عند المسير . في المحيط المفتوح تحتاج أن تكون الحركة في راحة تامة لذلك تكون الكثافة أقل ما يمكن ولذلك يمكن ملاحظة أنواع الكثافة التالية :

- عندما تكون الحركة مرتبة وحركة الفرد معتدلة فان الكثافة ٠,٣ شخص / م<sup>٢</sup>
- عندما تكون الحركة نصف كثيفة فانها تتراوح بين ٠,٣ - ٠,٦ شخص / م<sup>٢</sup> وهنا يشعر الفرد الماشي بأنه متضايق والتسابق صعب .
- عندما تكون الحركة كثيفة فانها تتراوح بين ٠,٦ - ١,٠ شخص / م<sup>٢</sup> وهنا يكون للتضايق شديدا وهذه الوضعية يسمح بها فقط في أماكن معينة مثل محلات الخروج والدخول للمباني ، والمعارض ، المحلات الرياضية .
- عندما تكون الحركة مزدحمة وكثيفة أي أكثر من ١,٥ شخص / م<sup>٢</sup> يكون بشكل جازم أن تقل إمكانية التصريف .
- وعندما تكون الكثافة ٥ - ٦ شخص / م<sup>٢</sup> تتعذر الحركة .

ومن ما سبق يمكن تحديد الكثافة الملائمة للحركة ان لا تتعدى ٠,٣ شخص / م<sup>٢</sup> ويمكن في مقاطع قصيرة السماح للكثافة بأن تكون ٠,٦ شخص / م<sup>٢</sup> .

أما في المحلات المخصصة للمشاة ( فضاءات المسابلة ممشى الحدائق العامة ، الشوارع ) فإنه يفضل استخدام كثافة بحدود ٠,١ - ٠,٣ شخص / م<sup>٢</sup> وفي الجدول رقم (١) يمكن الاشارة إلى :

( الموصافات الحركية )

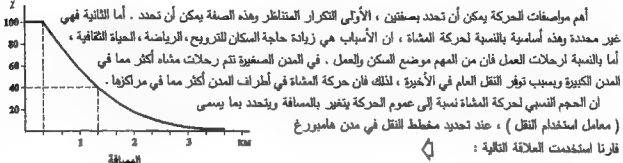
الموصافات المسموح بها		نوع الحركة
السرعة / كم / ساعة	الكثافة شخص / م <sup>٢</sup>	
٨ - ٦ - ٤	٠,٣ - ٠,٥	شوارع المشاة
١,٥ - ١,٣ - ١,١	٠,٣ - ٠,٤	١ . الحركة الحرفية
٢,١ - ١,٩ - ١,٧	٠,٣ - ٠,٤	٢ . الحركة الحرفية والتسويقية
٣,١ - ٢,٩ - ٢,٧	٠,٣ - ٠,٤	٣ . الحركة التسويقية
٣,١ - ٢,٩ - ٢,٧	٠,٣ - ٠,٤	٤ . التتزه
٣,٦ - ٣,٤ - ٣,٢	٠,٣ - ٠,٤	فضاءات المشاة
٣,٦ - ٣,٤ - ٣,٢	٠,٣ - ٠,٤	١ . الحركة الحرفية التسويقية
٢,٤ - ٢,٢ - ٢,٠	٠,٣ - ٠,٤	٢ . الحركة التسويقية
١,٨ - ١,٦ - ١,٤	٠,٣ - ٠,٤	٣ . التتزه

لذلك فضل الكثافات في الحدود التالية :

للسير الآتي ٠,٩٣ شخص / م<sup>٢</sup> إلى حد ٠,٤٧ شخص / م<sup>٢</sup>  
وتقريبا ٢ - ١ شخص / م<sup>٢</sup>  
للععود في الملم ٠,٦٥ شخص / م<sup>٢</sup> إلى ٠,٣٨ شخص / م<sup>٢</sup>  
أي حوالي ١,٥ - ٢,٥ م / شخص  
للمصاعد ٠,١٩ شخص / م<sup>٢</sup> أو حوالي ٥ م / شخص

حسب بعض الدراسات فإن الحد الأقصى لاستيعاب مجال المشاة أو سلم تكون الكثافة بحدود ٠,٢٨ شخص / م<sup>٢</sup> عندما تكون الحركة الطبيعية أو حوالي ٣,٦ م<sup>٢</sup> / شخص .

١ - ٤ الحركة : انه معامل يصعب تحديده على حركة المشاة كجزء من عموم الحركة تؤثر عوامل كثيرة ، اجتماعية ، التقدم التقني ، ظروف الأرض ، الموسم ، الطقس ، العمر ، الأمان في الحركة .



ان للدراسات أشارت إلى أن المشاة يمكن أن يقطعوا مسافة ٥٠٠ - ١٠٠٠ م مرة واحدة وهذه تعتبر مسافة قصيرة ان مسافة (٢) كم قليلة المصداقية . كمعدل مسير المشاة يمكن اعتبار ٧٠٠ م . ان أطول مسافة معدل المشي له أهمية في تسيير رحلات العمل . ان ذلك نرى في أغلب مدن أوروبا ٤٠ - ٥٠٪ من الذين يعملون في مركز المدينة يصلون مشياً إلى أعمالهم بدون استخدام أي نوع من النقل ( هنا تختلف مدتنا المعرفية فإن أغلب العاملين يستخدمون النقل العام والخاص للوصول إلى محالهم وفي حدود هذه النسبة القابلة للتغير في حال تغير السكن أو محل للعمل .



إمكانية الامام بالمكان : عند دراسة هذا العامل يجب أن

يؤخذ بالأتجاهين التاليين :

- إمكانية الامام المباشر مشياً .
- تكون الامكانية مركبة مع حركة النقل ( عامل مساعد ) .

لذلك حركة للمشاة وإمكانية الامام تكون كما في الشكل التالي :

ان ظروف التطور الاجتماعي الحالية أثبتت ان إمكانية الفرد للمشياً بمسافة ٢٠ دقيقة أو ١,٥ كم وبواسطة نقل في حدود ٤٠ دقيقة بدون أن يؤثر على وقت فراغ الفرد ويدون أن يؤثر على نفسيته أو قابليته للعمل وبخلاف ذلك يحدث تضارب في الامكانية الاقتصادية والاجتماعية .

لأن حدود الامام بالمكان تعين تردد المشاة وفي بعض الأحيان يصل إلى مساحة كبيرة أكثر من تردد وسائط النقل لنفس الوقت .

ان A يمثل الحركة المفردة مشياً من المصدر إلى الهدف ، وان B يمثل حركة المشي من المصدر إلى محطة اللباس ( واسطة النقل العمومي ) B1 حركة واسطة النقل B2 حركة المشي من محطة النقل إلى الهدف .

ان الحركة المباشرة تلعب دوراً مهماً في عملية التخطيط التركيبي للممشاة لأنها تؤثر على مواقع المدارس ورياض الأطفال ، المراكز العامة ، محطات وسائط النقل العام ، مواقع العمل ، وعند تحديد المسافات بين الشوارع الرئيسية .

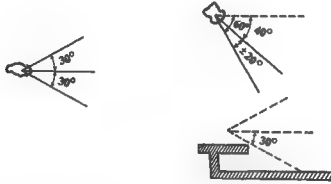
ان الدراسات الاجتماعية والنفسية تشير إلى أن الحال الحاضر من التطور البشري ان الانسان يمكن أن يتحمل مسير مسافة ٢٠ دقيقة أو ( ١,٥ كم ) وبواسطة النقل ٤٠ دقيقة بدون أن يؤثر على وقت فراغه أو يؤثر على قابليته للعمل وبخلاف ذلك يحصل عدم تلازم وتطابق في السياسة الاجتماعية والاقتصادية ، وبأخذ ما سبق بعين الاعتبار فإنه من المفضل أن تكون حدود المسير مشياً إلى العمل لا تزيد عن ٢٠ دقيقة أو بنصف قطر ١,٥ - ١ كم . وتمثل حدود الوصول إلى أي نقطة مشياً معدل التردد سيرا ، في بعض الحالات يكون هذا المعدل أبعد من حدود الممشاة وأكثر من تردد وسائط النقل لنفس الوقت . وعندما يكون الوقت لتقطع مسافة ما بواسطة نقل هو أقل مما لو كان مشياً فإن الرحلة تكون بواسطة نقل .

## ١ - ٥ التركيب الفضائي لحركة المسابلة في محيط المستوطنة :

ان السير الطبيعي لحركة المشاة يعتمد على التخطيط المصوب وهذا بدوره يعكس الحل الخاص بتشكيل تيارات مجاميع المشاة وتحديد حجمها وتخطيط شبكة سير المشاة وأخذ العوامل المؤثرة في المحيط بعين الاعتبار .

ان الشبكة التي تستخدم متوجة بالعلاقات التي تتأثر بنقاط الجذب الرئيسية وان جميع التقاطع يجب أن ترتبط بأقصر مسافة دون اعتبار ان الشبكة مكونة كثيفة ومتفرعة وهذا الشكل مثالي للحركة السريعة للمشاة والسبيل الأقصر . لكي يؤخذ بعين الاعتبار العامل النفسي للمشاة يجب أن يحافظ على الخط المستقيم للسير ، ان الماشي يسير بالخط المرسوم عندما يلبي احتياجاته ويخالف ذلك فإنه يرسم لنفسه خطوط سير أخرى ربما تحطم التركيب الوظيفي المصمم لمختلف أجزاء الموقع . يفضل أن يكون معامل الاستقامة عند تصميم خط سير ما ان لا يزيد على ١,٢٥ قيمته تحدد من الأهداف المختلفة للرحلات والمحيط العام ولذلك ستكون مختلفة . يراقب ظروف الاستقامة بدراسة الزاوية التي تشكل بين الاتجاه في خط السير للحركة واتجاه الهدف في كل لحظة من الحركة المعروفة بزاوية الرقابة . انها تؤثر على سرعة الوصول إلى الهدف .

كلما كانت قيمة هذه الزاوية قليلة كلما كانت السرعة أكبر وقرب الهدف . أما الحالة الحرجة لهذه الزاوية عندما يترك الماشي خط سيره ويخط له خط سير خاص ، وهي عادة تكون زاوية قيمتها للحرجة بعد الدراسة الميدانية بحدود ٣٠ درجة . من المعروف ان الشخص يخصص ما حوله بنوع من زوايا النظر والتي تمثل الحدود التالية لمجال النظر :



ولها أيضا أرقام أخرى للزاوية العمودية ٦٠ درجة وللزاوية الأفقية ١٢٠ درجة وتحديد هذه الزاوية لتحديد العلاقة في أجزاء المحيط التي أثبتت أنه من المفضل السير على مستوى علوى وهذا يحتاج إلى تجهيزات كأن تكون رواق أو غير ذلك وبه يتم توسيع مدى النظر ، ثم دراسة التأثير النفسي للأبنية المرتفعة على الماشي ثم كذلك تحديد الثوابت المناسبة لفضاء المسابلة .

بعد تحليل المحيط الخارجي بواسطة الاتجاهات الرئيسية لحركة المسابلة وبواسطة زاوية للمراقبة وكذلك زوايا النظر ، يتحدد البعد الرابع التحليل الحركي للتصاميم وهذا يختلف عن الطريقة الثابتة ( الستاتيكي ) وذلك بإدخال حركة الماشي بحدود عملية الحركة تغيير انطباعات للنسب والتوافق التكويني للنظام . عن طريق اختيار عدة نقاط على خط السير وخصوصا في الأماكن التي يتغير فيها انطباع الماشي يتحدد مدى مجال النظر للتركيب الفضائي . تتحدد المساحات المرئية لواجهات الأبنية وكذلك ... المساحات المحاطة للأبنية . ثم تتحدد العلاقات فيما بينها والقيامات ثم يرسم منظور مجسم لكل نقطة وبواسطة مجموعة من المنظور يتم معرفة مدى استيعاب الناظر للشكل الطبيعي للتركيب الفضائي للأبنية من خلال الحركة بموجب خط سير معين .

١ - ٦ تحديد قياسات الثوابت والمواصفات لتجهيزات المشاة : لتحديد عرض مجال حركة المشاة يتم بواسطة تثبيت مكانية الترسيب وكثافة الحركة بعد الحفاظ على المتطلبات الأمان والاقتصاد وجمالية محيط المدينة . للكثافة تتحدد من خلال التيارات التصوي المتوقعة مصححة بمعامل عدم الانتظام .

## ١ - ٧ مكانية الترسيب تتحدد بالشروط التالية :

عرض المجال ، خط السير ، الانحدار ، نوع وحالة الأرضية ، الفصل ، والمساحة من اليوم ، السرعة كثافة التيار ، تنظيم الحركة ، أهم معامل هو عرض المجال وكذلك المواصفات الأساسية للحركة ( السرعة والكثافة ) . ان مكانية الترسيب لخط مجال واحد لحركة المشاة يصعب بالمعادلة التالية :

$$NL = P \cdot V$$

$$NL = 1000 \cdot V \quad S$$

NL إمكانية للتصريب لخط مجال

P كثافة للتيار في المجال

V السرعة كم / ساعة

S مسافة الأمان بين المشاركين في المشي



نظري :

تكون النتائج مناسبة عندما تكون الحركة والتيار مستمر في الواقع عملنا تعتبر إمكانية التصريب ٥٠ - ٨٠٪ عن النظرية ، يتم تحديد إمكانية التصريب لمجال ما بعد ضرب عدد الخطوط في المجال بإمكانية التصريب لمجال خط واحد .

عملي :

يمكن ايجاد إمكانية التصريب لخط واحد عرضه ٠,٧٥ م بواسطة الجدول التالي :

شخص / ساعة	نوع المكان
٧٠٠	رصيف قرب مباني
٨٠٠	خط لمباني متعددة الطابق أو مغازن
١٠٠٠	رصيف مع سبيل مشاة محاط بمناطق خضراء
٦٠٠	معاني في محيط مفتوح

لما بقية التشكيلات فيجب كما يلي :

- المرور للمشاة خارج الشوارع لكل لم ٢٠٠ شخص / ساعة ( انفاق ، ممرات ) .
- مباني ( Zebra ) زير للمبور ١٥٠٠ شخص / ساعة .
- وأقل عرض ٣ أمتار بغض النظر عن إمكانية التصريب .
- السلام المتحركة ٤ - ١٠ ألف شخص / ساعة .
- الأرصفة المتحركة ١٠ - ٢٠ ألف شخص / ساعة .

إن العرض المطلوب لحركة السابلة يحدد بالمعادلة التالية :

$$BT = n \cdot BT = \frac{NT \cdot B}{NL}$$

n - عدد خطوط الحركة

B - عرض خط الحركة الواحد

NT - عدد المشاة الذين يمررون بالخط في الساعات القصوى ، أو كثافة الحركة مصحح مضروب بمعامل عدم الانتظام .

NL - إمكانية التصريب لكل خط شخص / ساعة حسب الجدول .

عندما بحسب عرض رصيف على الجانبين تقسم الكلية الحاصلة على (٢) .

١ - ٨ معدات حركة المشاة :

إن عرض خط السبيل الواحد هو ٠,٧٥ م وعرض الرصيف يحدد من نوع وصف الشارع وكذلك نوع المباني من حوله وكثافة حركة المشاة ، والأجزاء المشغول من الرصيف مع وضع محطات للمشي السريع :

أن أقل عرض يمكن الحصول عليه حسب تصنيف الشوارع هو كما يلي :

للشوارع من الدرجة الأولى - ٤,٥ متر

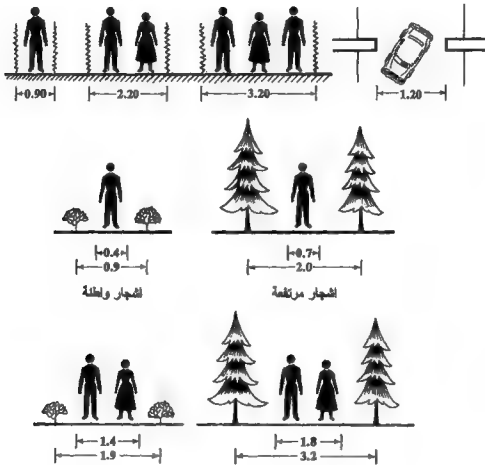
للشوارع ذات حركة مشاة كثيفة في مركز المدينة ٤,٥ م

للشوارع من الدرجة الثانية ١,٥٠ متر

ولكن من المفضل تقليل عرض الرصيف من ٤,٥ م إلى ٣ متر والباقي منطقة خضراء عازلة للتلوث والأضرار .

عند تحديد عرض الرصيف يجب الأخذ بعين الاعتبار إضافة الخطوط الأمنية التالية :

- عند وجود عنصر صلب في الرصيف مثل شجرة أو أبنية ، جدار ، ٠,٣٠ م .
  - من جانب حركة المركبات منطقة خضراء ٠,٦٠ - ٢,٠ م
  - أمام اللواجهات الطويلة ذات المعارض يضاف عرض ١,٠ م .
  - أمام الممارح والمسينما ، قاعات العرض ، يضاف ٠,١٥ م / للشخص .
  - أو لا يقل عن ٢ م عرض للرصيف .
  - أمام محطات وسائط النقل العام يضاف بمعدل ٠,١٥ م لكل شخص ( مسافر ) أقل عرض لرصيف ذي حركة ضعيفة يجب أن لا يقل عن ١,٥ م وعندها يمكن حذف خط الأمان .
- للمعاني التي تصّرف الحركة المحددة بهندار أو حاجز يفضل الأشكال التالية :



شكل رقم (٢) المعاني المفضلة والتي تصرف الحركة

ان عرض العمر لمرية هو ١,٢ م

أما عرض العمر في وسط مشجر فهذا يعتمد على نوع التشجير وعدد المشاة .

٩ . ١ تصنيف الفضاءات المسابلة :

انه يعتمد على العلامات المميزة وهنا نحدد المواصفات العامة والتي نملأها :

أ ) حسب أهمية الفضاء بعلاقته مع الحركة في الممتدنة أي حركة مركبات أو مشاة أو دراجات ، وكذلك حسب تنظيم الحركة وأنواع الفضاءات يمكن أن نحدد كما يلي :

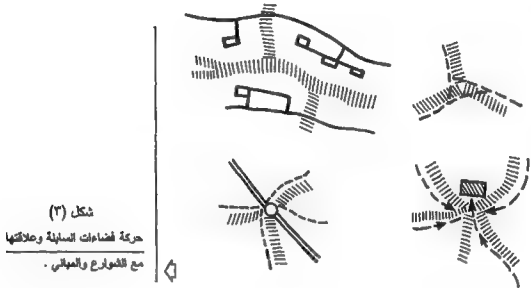
- **فضاء النقل ( المواصلات )** : بتعبير نمبي أي بدون تحديد ولكن المروري أي بين المستوطنات ونقل البضائع من المفضل أن يكون خارج المستوطنة بدون أن يسبب أي إزعاج لها . هذا النوع من الفضاءات وخطط معدات مختلفة لأنواع الحركة المختلفة بشكل محيط غير مضر للشخص ومبادئ توجيهية تنظيمية .

#### فضاء نقل محدد :

دائما موجود هذا النوع هذا يدخل التحديد بخصوص نوع حركة النقل . وللتحديد بخصوص المكان ، ونوع الوسيلة والوقت ، هذا النوع يمثل المستوطنات بين الشوارع الرئيسية أو حولها كذلك التحديدات بخصوص نظم للمستوطنات ، هذا النوع من الفضاء مهم لنا لأنه هنا تحديد لحركة المعاشة .  
وللتحديد علامة مميزة .

#### فضاء المسابلة :

بمجال ضيق بعد عزل حركة المواصلات وفي المناطق الأوسع السماح له تدرجيا .

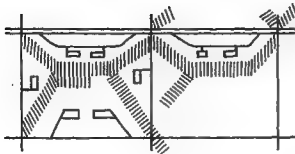


#### الالامام الضيق :

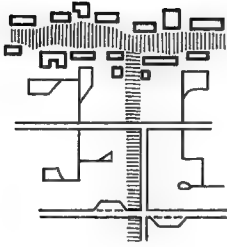
أو الالامام من الدرجة الأولى - الذي يضم فقط الفضاء المخصص فقط للمسابلة أو الدرجات ، انها التي تضم المواصلات التي تنطبق على المتطلبات ، هنا يظهر تأثير التركيب الفضائي ، انه الهدف من الدراسة والحل .

#### الالامام الواسع :

أو ( الالامام من الدرجة الثانية ) يضم الخدمة للخاصة لومالط النقل من شبكة المواصلات .



## الامام الواسع :



أو ( من الدرجة الثالثة ) ويضم الفضاءات المفروغة من النقل ليس مخصص لوحدة تخطيطية معينة لته يمثل فضاء سبيله نميها هادىء أو بمعنى آخر بين الشوارع الرئيسية .

الامام الوسطى والواسع يمثل تحديد فضاءات النقل . عند التعرف على المشكلة بشكل عام يفهم عادة الامام الضيق عند المستوى الأعلى للدراسة يجب أن تؤخذ للدرجتين الأخرين بعين الاعتبار .

ب ) بموجب نوع موقع المستوطنة يفهم للتحديد هنا :

- الفضاء في المنطقة السكنية .
- الفضاء في نواة المستوطنة والمراكز الخدمية .
- الفضاء في المنطقة الصناعية والمخزنية .
- الفضاء في المنطقة الترفيهية .

ان هذه الفضاءات عادة تصبح معقدة بدرجات عندما تتأثر وحدات تخطيط المدن كأي مجموعة ، هي قطاع .

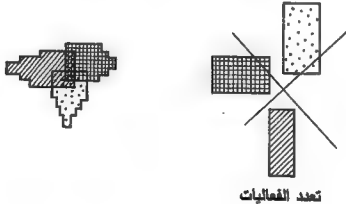
ج ) بموجب الفعالية الرئيسية للموقع ويمكن تصميمها إلى :

- مواقع تجارية
- إدارية
- ثقافية
- إنتاجية
- للترفيه والاستجمام
- متعددة الأغراض

وكل هذه المجموعات يربط اتصال اجتماعي فيما بينها ، لتحقيق متطلبات التنوع وإحياء المحيط ، لذلك يجب وضع موقع متعدد الفعاليات .

## توجد الامكانيات التالية :

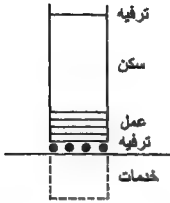
- فضاء ذو فعالية منفردة ، انها غير ملائمة ودالما لا يمكن الاحتفاظ بهذه الفردية بوجود العردة في الحركة لأنها تؤثر على الفرد والمقياس العام للموقع .



## فضاء الفعاليات المتعددة :

بتوزيع متعادل للفعاليات أو تدرج في تداخل الفعاليات بموجب التوصل في أهداف الزيارات .

## المباني ذات الفعاليات المتعددة :



موقع هذه المباني قرب محطات النقل العام يقلل من مصاعب الحركة ويعني فضاء الفعاليات المتعددة .

بموجب الشكل الهندسي لهذه المباني فإن فضاءات السابلة يمكن أن تصنف إلى خطية ونقطية .

- ان الخطية يمكن ملاحظتها على لباس الأهمية في تركيب المستوية وتقسيم الى : شبكات مناطق ، ميادين ، شوارع ، مائي ، أرضية .

بموجب تقسيم الحركة تظهر منطقة بمدى امام ضيق ، مائي .  
- اما النقطية فانها تقسم الى :

نقاط الربط وهو النقل مع المشاة  
التقاطعات: فانها للنقل ، للنقل مع المشاة

الانتقالية : النقل والمشاة

بموجب تقسيم حركة المشاة ( السابلة ) نفسها حركة للمركبات :

- العامة

- الخاصة

- التقسيم الفضائي لحركة السابلة وحركة المركبات - التناقضات وتأثيرها في تحديد نوع الحركة في فضاء المستوية .

بسبب ازدياد حركة المركبات والسكان لذلك فقد ازدادت كثافة الحركة في المدينة والتي تؤدي إلى عدم التوافق وإلى التناقض فيما بينها .

ان الصعوبات التي تشكلها حركة المشاة في محيط المدينة تبرز من خلال الحقيقة هو انها تمر بنفس فضاءات المواصلات لحركة المركبات . يظهر عدم توافق بين الضروري والمعرض لحركة السابلة مساحات والنتيجة انه محروم من حقه وترك فقط جزء بسيط .

ان تنظيم الفضاء يتطلب ان ينظر إلى مشاكل المشاة والمركبات في آن واحد والهدف هو الحصول على حل أمثل للمشاكل التي تظهر ، وهذه يمكن أن تسبب أضرارا فيزيائية ونفسية يمكن أن تحدث بالأمراض النفسية والفيزيائية ، التلوث للهواء ، الضوضاء ، الزحام ، والأزعاج للشوارع بواسطة المركبات .

## أضرار النقل :

ان أخطر الأضرار التي تكون لها عواقب وخيمة ، بموجب الإحصائيات الدولية سنويا يموت في العالم ١٥٠,٠٠٠ شخص و ٣ ملايين معوقين و ٥ ملايين بإصابات طفيفة وإن حوالي ٣/١ المصابين هم من المشاة ، ان الاسباب ترمز إلى عدم التزام المشاة وكذلك إلى ظروف الشوارع ، انعدام المعلومات وكذلك صلاحية المركبات بشكل عام ، وتصرف قائد المركبة . كما ان معدل الضحايا يعتمد أيضا على كثافة السكان وشدة تنظيم الحركة . ان أكثر المصابين من الأطفال وإن كل شخص مابع مصاب هو الطفل .

للتقاطعات وممرات الشوارع التي تتقاطع فيها حركة المركبات مع حركة المشاة فيها النقاط الأكثر خطراً . لا يمكن ان نتوقع ان الأضرار مستغني مستقبلا ولكنها مستغني نسبيا مستقبلا ، التلوث في المحيط نتيجة حركة المركبات والضوضاء .

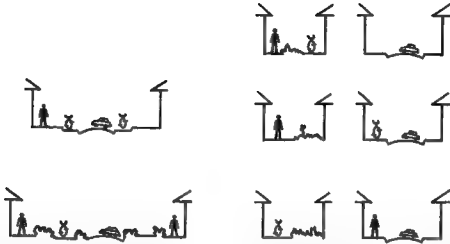
## الفصل بين حركة المشاة وحركة المركبات :

انه أحد المبادئ الرئيسية للتنظيم الفضائي للمدن والهدف هو ازالة التناقضات بينهما . ولكن متى وأين وإلى أي درجة يمكن تحقيق ذلك ؟ يجب اجراء دراسة تحدد العلاقة بين جميع أنواع الحركة ، ان تمرير حركة المشاة وحركة المركبات معا يسبب أضرارا بدرجة عالية الفرق بالسرعة أحد أسباب التناقض واكتشف الفيزيائي للمائي .

أي انه غير محمي ، مما يسبب أضرارا وبما أن هذه الأضرار ان تختفي لذلك فمن الضروري الفصل بين الحركة جزئيا في الوقت أو كليا ( بالسكان ) والتي يمكن فصلها بمسبوق واحد أو عدة مسبوقات . ويفضل في الأماكن التي فيها كثافة حركة المشاة عالية وعادة في مراكز المدن .

ان تقسيم فضاء واحد يتم بالإجراءات التنظيمية التقنية :





يجب اجراء تنظيم اقوي وعمودي للفضاءات لتجنب التناقض عند عبور المشاة ويتم ذلك كل ٢٠٠ - ٣٠٠ م للمسافات القصيرة في مستوى واحد ، اما عندما تكون المسافة ٣٠٠ - ٦٠٠ م فيفضل اجراء الطول على مستويات مختلفة وهذا الفصل يعتمد على كثافة العبور والتقاطع بين حركة المشاة وحركة المركبات .

يجب اجراء تنظيمات الزامية عندما يزداد الكثافة الحرجة انها تصل إلى ١٢٠ شخص / ساعة عند التيارات الكثيفة والمركبات في الاتجاهين ٦٠٠ مركبة / ساعة أي يجب أن يكون زمن العبور لا يتجاوز (٢٢) ثانية .

#### التجزيم العمودي المتعدد المساحات :

ان هذا التقسيم على جانب كبير من الأهمية وذلك من تقسيم الحركة إلى مستويين فلكل حسب الضرورة ولضمان الأمان والتواصل والاستقامة في الحركة ، عند تقاطع مناطق المشاة مع شوارع من الدرجة الأولى فلزاما يجب جعلها مستويين فلكل وضعا تكون شدة حركة المركبات في خط واحد أكثر من ٥٠٠ مركبة في الساعة أو عرض الشارع أكثر من ١٤ م أو شدة حركة السابلة في الاتجاهين أكثر من ( ٣٠٠٠ شخص / ساعة ) .

ان التقسيم المطلوب يحتوي على :

- حركة المركبات على مستوى الأرض ، وحركة السابلة فوق أو تحت مستويات الأرض .
- حركة السابلة على مستوى الأرض وحركة المركبات فوق أو تحت مستوى الأرض .

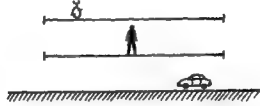
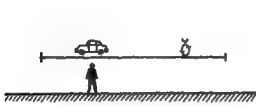
في المثال الأول عندما تكون حركة السابلة في مستوى تحت الأرض وحركة المركبات على مستوى الأرض هذا يكون عندما تكون شدة حركة المركبات واطلة ، هنا المشاة بعيدين عن التناقضات مع حركة المركبات ولكن يتأثرون بالضوضاء والغازات وأيضا معزولين عن المحيط الطبيعي هذه السبلات يمكن تخفيفها بتنظيم الفضاء تحت الأرض كإضافة فعاليات ( تجارية ، مواقع تاريخية ) .



- عندما تكون حركة المركبات على مستوى الأرض وحركة السابلة على مستوى أعلى من مستوى الأرض .
- عندما تكون حركة المركبات تحت مستوى الأرض وحركة السابلة على مستوى الأرض عندما يكون تمرير حركة المركبات جزئيا تحت مستوى الأرض فانه لا يؤثر من التناحية النفسية وفي هذه الحالة يكون تأثير المركبات الضار قليلا على المحيط ولكنه يكلف أموالا أكثر لما يتطلب من تقنيات عالية .
- عندما تكون حركة السابلة على مستوى الأرض وحركة المركبات على مستوى أعلى من الأرض ويؤثر على المحيط من ناحية التلوث والضوضاء ..



ان الاختيار هنا يعتمد على الحالة الفراغية الفضائية للموقع وكذلك على الامكانية للتقنية والاقتصادية اضافة إلى شدة كل نوع من الحركة والاتجاهات الخاصة بكل نوع من الحركة .



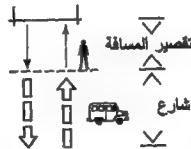
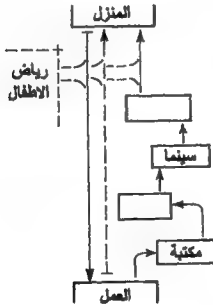
#### ١٠ - ١ متطلبات أنواع حركة المشاة ( المسابلة ) :

ان هذه المتطلبات هي التي تحدد الموقع المناسب للمصادر والأهداف وذلك فهي تحدد بالمجموعات التالية :

العمل ، المتفرغة ، الضرورة الطبيعية ، الفضائية .

#### حركة العمل :

من سفاتها انها متوازنة في اتجاهها وثباتها ويتم بين موقع العمل والسكن ان هذه تتطلب صباحا العودة والاستقامة وأقصر طريق قدر الامكان وكذلك التفرعات القصيرة لحضانات الأطفال والخدمات الأساسية ، أما بعد الظهر فان هذه الحركة متنوعة ، ضرورة الطبيعية وغيرها .



عادة تكون الحركة مركبة مع وسائل النقل وهذا ما يحدث في المستوطنات الكبيرة والضغط يكون على وسائل النقل .

### الحركة المتفرغة غير المنتظمة :

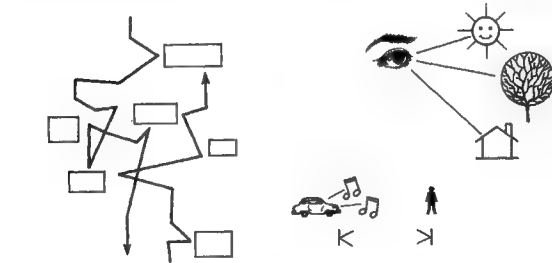
إنها الحركة التجارية الثقافية هذا أيضا التزيارات غير للمصوبة أن الحركة هنا ليس لها تحديد للاتجاه ولكن يمكن دراستها هنا الملاحظ ازدياد شدة الحركة بعد الظهر .

المطلوب التالي في توزيع المواقع التجارية بموجب خط المسير الرئيسي بالنسبة للمشاة خط الرجوع غير مرغوب حركة النقل مطاوعة في نقطة البداية والنهاية بسبب الحاجة وضمن الطول المعقول .

عادة هذا الطول بين ( ٦٠٠ - ٨٠٠ م ) مسافة للمشاة .

### الحركة الضرورية الطبيعية :

تجرى بين مواقع الترفيه ، الرياضة ، السباحة ، النصب للتكرارية الثقافية ، لها اتجاه غير ثابت وتمثل النشاط الفيزيائي للفرد وتمثل النشاط الترفيهي اليومي حيث أنه يؤثر على نفسية الفرد ايجابيا ، أن الطول المناسب للتمشي حوالي ( ١ - ٢ كم ) لليومي وأكثر للدوري .



### الحركة الفضائية :

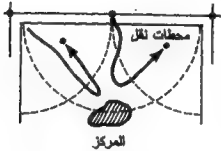
عندما يتم تغيير الحركة المشاة إلى حركة وسائط النقل، النقاط هي محطات النقل العام ، وكذلك تمثل مواقع الخدمات نقاط الجذب ، أن معدل خط المسير للمحطات لمدينة وسطى أو كبيرة بين ( ٣٥٠ - ٥٠٠ م ) ... ( ٥ - ٨ دقائق ) .



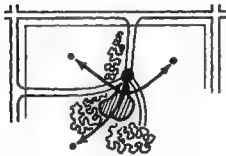
## ١ - ١١ تطور الأفكار حول التنظيم الفضائي :

في الماضي كانت المتروطة وشبكة الشوارع هي مخصصة للمشاة كانت المشاكل قليلة هذا التناقض تدريجياً بدأ يتمدد بظهور الدراجة ، والمباينة فيما بعد وخلصه بظهور الأخيرة حصلت قفزة في معدل الأضرار .

من الملاحظ أن الماشي يستمر في المسير في جزء كبير من الشارع مع العلم بوجود شوارع فرعية والسبب وجود الخدمات الرئيسية وكذلك شبكة المواصلات فهي موجودة على الشوارع الرئيسية ولكي تحل هذه المشكلة يجب تجزئة الحركة ولكن لفترة من الوقت لها سلبيات وذلك من موقع الخدمات العامة مثال ذلك وجودها في المركز أو بين شوارع رئيسيين النتيجة عدم توافق مجال محطات النقل مع مجال المركز بعد المركز عن محطات النقل العام مما يسبب مسافات طويلة للمشاة غير مستقيمة ذات رجوع ، الحل الأخير وضع النقل العام على الشوارع الخدمية قرب المركز يقلل من الشدة في الشوارع الرئيسية ولكن يسبب صعوبات أخرى أن المنطقة حيث تنقسم هناك عند الأمكن الهادئة للمركز والتي تكون لاستخدامات أخرى مما يحتمل تركيبها الفضائي .



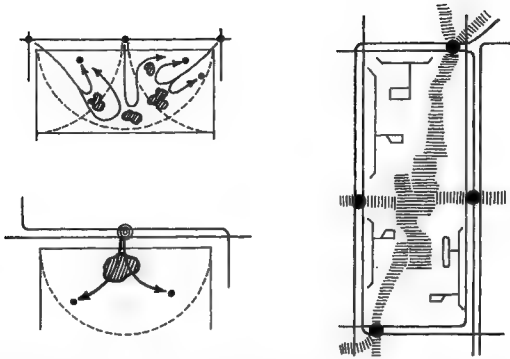
نقل المركز في وسط المسافة على الشوارع الرئيسية يمثل المجال الضعيف لشدة النقل العام بالنتيجة يتم الحصول على تملقات غير مبررة وكذلك عدم تطابق في المجال .



- محطات نقل عام
- المركز
- تقاطع ثانوي
- تقاطع رئيسي

عند تشكيل حركة اتجاهات غير منتظمة :

لمسير النقل العام يمكن أن يقع شدة مجال المركز ما هذا الحل مناسب للمناطق المقفوحة لأنه مطلوب هذا شبكة شوارع ذات سعة كبيرة وكذلك إمكانية المروعة فيها لتعويض عدم الانتظام . وضع هذه الاتجاهات يمثل مراكز المدن لأنه في بعض الأحيان يناسب المتطلبات الخاصة بالعلاقات بين المشاة وشبكة النقل .



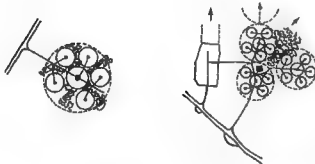
في السنوات العشرين - الثلاثين الأخيرة التركيب اللتاني للمناطق حصل تسارع في تطبيقه ، وضع المركز الخدمي قرب التقاطعات كان المثال لهذا المبدأ . هنا يحصل تطابق بين مجال المركز ومجال حركة المشاة حيث يتم تقصير مسافة المشاة وتقسيم الخدمات النشطة عن الخدمة غير النشطة ويولد حركة طبيعية مفيدة ، مناسب جدا أن يربط المركز الخدمي لمجموعة سكنية مع هذا الحي .

فصل حركة المرور الخارجي عن الشوارع الداخلية بهذا يمكن البحث عن نوع الشوارع ودرجة الخدمات .



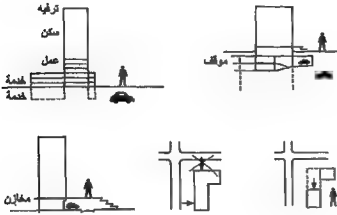
ويمكن وضع مخططات بموجب هذا المبدأ بغض النظر عن حجم المستوطنة .

١ - ١٧ للتنظيم الفضائي لوحدة تخطيطية  
مبسطة :

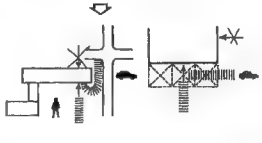


ان الوحدة للتخطيطية ظهرت عندما بدأ التفكير في الوحدة المعمارية الفراغية - المبنى ( سكني ، عام ، صناعي ) أن ترتبط بشكل تكويني مع محيط الموقع وهنا بدأ التفكير في مسلامة حركة المشاة ، يجب ضمان انسياب الحركة وانسياب المحيط الهادئ الداخلي والخارج والتي فيها يلتقي مع حركة المركبات لذلك وصل للحركتين ولجب بهدف السلامة والاسبقية للمشاة وهذا الفصل يتم على اساسه تحديد المساحات ، ان حركة المشاة تتطلب توجيهها نحو الفضاءات الصالحة وكذلك اتجاهات حركة مباشرة - ان الفصل المتعدد للمساحات يعطي أفضل النتائج بخصوص تجاوز التناقضات انه مفضل في المباني ذات فعاليات مختلفة والتي بعض للفعاليات تحتاج إلى حركة خدمة كيفة والتي تحوى على مخازن

تجارية إنتاجية أو مواقف سيارات ضمن المبنى . من المهم موقع حركة مداخل المشاة إلى المبنى يجب أن تكون على جانب من الحركة الشديدة ومن تجمعات المشاة .



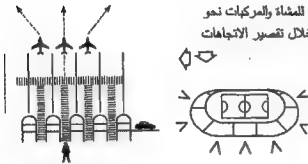
يجب أن تكون علاقة مع الجزء الهادئ في الموقع في بعض الأحيان ، المداخل من الجانب الهادئ يمثل أهمية أكثر من المداخل للرئيسي من الشوارع مثل هذا مداخل المدارس ورياض الأطفال .



في بعض المباني السطرية على المداخل تتطلب خلط المداخل للمشاة والمركبات نحو المداخل المشتركة لذلك يتطلب تبسيطا في دخال المبنى وذلك من خلال تقصير الاتجاهات

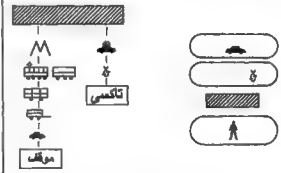
مثال ذلك

مباني المحطات قاعات العرض المباني الرياضية ، والتي يتم فيها الفصل المتعدد المساحات .



في بعض المباني تكون حركة الزوار لها كثيفة ولذلك يتم التدرج في تقريب وسائل النقل لها . مثل :

- السيارات الخاصة ( اسعاف ، حريق ) الأجرة ، والرسمية .
- المقروء ، باصات النقل العام ، السيارات الخاصة ، مواقف السيارات ، الهدف من التدرج هو تقصير مسافة المشاة .



#### ١٣.١ التنظيم الفضائي لمركز المستوطنة :

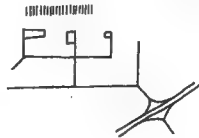
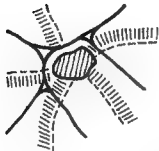
مركز المستوطنة كمكان الذي تتم فيه العلاقات الاجتماعية بشكل واضح ، الانفعالات هنا متنوعة وكذلك إمكانية انماء تحقيقها وانها الجزء الذي يمثل المستوطنة والذي بموجب تحكم على المستوطنة ، هناك توجه طبيعي للحركة نحو المركز . هنا متطلبات حركة السابلة والنقل صعبة التحقيق ومن المهم للمركز أن يكون الحل مشتركاً لهما ، مشكلة النقل أصعب للحل بعض الأحيان يرحي بحل مشكلة السابلة ولكن الأخيرة من جانبها حساسة للتغيرات . يمكن التعبير عن متطلبات حركة المشاة والنقل في المركز بالشكل التالي :

- توصيل السكان إلى المركز بشكل ملائم ومريح .
- تهيئة ظروف أمان ملائمة وكذلك غير مؤذية نسبياً لخدمات النقل .
- تهيئة ظروف ملائمة لحركة مشاة هائلة لدخل المركز .
- تهيئة محيط بمقياس ملائم للتأمين وإمكانية الاستقبال هنا ، يجب أن تذكر أن للمراكز الجديدة ليست أحسن من المراكز التاريخية .

تنوع المتطلبات تسببت تعقيد المشكلة وتجعلها محولة فقط عندما تكون ضرورة الفصل الفضائي بين حركة السابلة والمركبات . تخفيف الممالة يمكن الوصول إليه بتقليل شدة حركة النقل بهذا الخصوص يمكن تحقيق تأثير إيجابي باستخدام وسائل النقل العام تطوره

ونلك بمحدودية وصوله إلى المركز من النقل الخاص . ان هذه المتطلبات للحركية يمكن تحقيقها بواسطة التنظيم الفضائي ، ان تحقيق حركة المشاة في المركز بعد المحافظة على الشروط التالية :

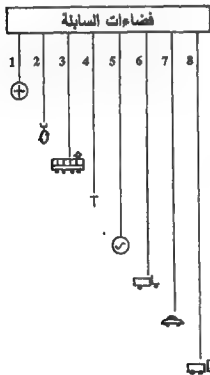
- تأسيس اتجاهات حركية للمشاة والمركبات مباشرة إلى المركز ، الميل يعتمد على حجم المدينة ، في المدينة الصغيرة تتوى وبعض المدن المتوسطة ، تكون شبكة حركة المشاة أغناها حيث انها تكون في حدود الامام للمستوطنة . وعندما تكبر المدينة فان هذه الشبكة تضعف بسبب الأسيقية لحركة النقل وتوجه حركة المشاة نحو محطات النقل العام .



- تنظيم حركة النقل داخل المركز وفي الأطراف بتدرج نوع الشوارع ، شوارع الخدمات والدرجة الأولى تكون في الأطراف وتحت الأرض بمسافات قصيرة من الأهداف العامة .

أما النقل غير المخصص للمركز يجب أخراجه إلى الأطراف ، يجب جعل الدخول إلى المركز بالتدرج بواسطة شبكة ثانوية باتجاه الجزء النهائي بالإضافة إلى ذلك تحديد نوع خدمة النقل .

١. نقل خاص .
٢. درلجات .
٣. نقل عام للركاب .
٤. سيارات لجرة للركاب .
٥. نقل رسمي للركاب .
٦. نقل بضائع صغير .
٧. نقل سيارات خاص منفرد .
٨. حمل .



- شبكة فضاءات السابطة في المركز تتطلب عزلها بشكل تام عن حركة المركبات من مسلوها على الاقل وقت عملها .

في الخارج بسبب ظهور التناقضات بشكل مكر بهذه المشاكل عملا من حوالي ٥٠ سنة في البداية كان شارع المشاة بعد ذلك تم للتوصل فيما بعد إلى منطقة المشاة من المدن الأولى ذات الحل للتأجج بهذا المضمار . امستردام ، برمن ، ميونيخ ، لوانديرخ ، سينا ، يمكن الحصول على فكرة عن المساحات من الجداول التالية :

المدينة	المساحة هكتار		أطول فضاء مشاة	أطول الكلي لشبكة المشاة	
	المركز	منطقة المشاة	الطول / م	العرض / م	كم
أمستردام	٨٠	١٦	١٤٠٠	٧ - ١٠	٤,٧
برمن	٦٨	١٤	٨٠٠	١٧ - ٢١	٣,٧
مورايخ	١٤٠	٢٠	٩٠٠	٢٠ - ٤٩	٢,٦
أولاد نبرغ	٢٥	١٥	٨٠٠	٧ - ٢٨	٣,١
مسينا	١٦٥	١٨	٨٠٠	٧ - ١٠	٤,٢

وهنا في العراق يمكن القول أنه لحد الآن لم تعمل دراسة بهذا الخصوص سوى ما هو موجود من الماضي من المناطق التجارية والأسواق التي هي استمرار للماضي لازالت تعمل بسبب طبيعة هذه الفعالية والسلوك الاجتماعي العام ، لذلك أن الأوان لدراسة هذه الظاهرة الإيجابية ورعاية تصميم وتخطيط المناطق والفضاءات الخاصة بها .



## ٢ الفصل الثاني :

في المدن العراقية القديمة تتواجد مناطق قديمة تمثل النواة التي توسعت المدينة حولها وخصوصا المدن المعروفة ، مثل بغداد ، البصرة ، الموصل ، أربيل ، كربلاء النجف ، وغيرها . وهذه النواة كانت ولا زالت في أساسها مصممة على حركة المشاة فغالبا وفضائيا. هذه المناطق القديمة تحتوي على فعاليات عامة خدمية وكذلك على فعالية السكن ، هاتان الفعاليات تشكلان الأساس في تركيب هذا الجزء من المدينة ، من الخصائص البنائية أيضا أن البناء هنا كثيف ومفرص لأسباب مناخية واقتصادية واجتماعية وإن ارتفاع أغلب المباني من طابق أو طابقين وفي حالات قليلة ثلاثة طوابق ، كما أن هذه المناطق اكتسبت حدودها النهائية وغير قابلة للتوسع . إن الشرايين الخدمية فيها تمثل غالبا شوارع مشاة يتراوح عرضها بين ( ٢ متر ) إلى ثلاثة أمتار في أوسع تقاطعها وتتواجد ميدانين صغيرة بين الحين والآخر

لذلك يمكن القول ان هذه الفضاءات تقسم إلى نوعين الأول في المناطق التجارية الأسواق التقليدية والمحلات التجارية والنوع الثاني في الاحياء السكنية النوع يمثل الحركة الشديدة في ساعات النهار والتي تكون على أشدها في منتصف النهار وأبلا تكاد تدعم لعدم وجود فعاليات أخرى يمكن أن تعمل ليلا ، في أغلب الأجزاء التي تمثل الأسواق تكون عادة مضطلة ( مسقفة ) لأسباب مناخية ولخلق جو خاص بالسوق والحركة التجارية وفي بعض المناطق الأخرى تكون مقفوحة وعلى جانبي الشارع تتواجد المحلات التجارية . أما الحركة في الاحياء السكنية فتكون شوارع الخدمية مقفوحة ( غير مسقفة أو نصف مسقفة ) وتستخدم في كل ساعات اليوم وعادة تكون أضيق من تلك التي في المناطق التجارية . وشكل المخطط لكل النوعين حر غير منتظم أقرب للتسبيح العضوي . هنا تختلف عن ما هو في المناطق التجارية حيث أنها تمثل أيضا أسلوبا لمعالجة المناخ من حيث الضوء والظل وكذلك اتجاه الهواء . عند تطور المدن وحركة النقل والتوسعات الحديثة في تركيب المدينة لم يطرأ تغير على هذه المناطق من ناحية أسلوب النقل لأن سعة شوارع المشاة لا تستوعب حركة المركبات في أغلب مناطقها من حافظ على أسلوب المعيشة والخدمات كما في السابق . ومن جانب آخر حافظت هذه المناطق على روحيتها ومحيطها دون أن تتأثر كليا بالتغيرات الحضرية سوى في بعض الجوانب التي اندخلت دون أن تؤثر على تركيبها الفضائي والوظيفي ( شبكة المياه ، للكهرباء ، للمجاري ) .

نجد هنا ان المناطق التجارية مرتبطة عضويا مع المناطق السكنية حيث الاعتماد الأساسي على حركة المشاة ولكي يؤمن أقصر الطرق في الحركة إضافة إلى أن نوع الفعالية الممارسة هنا تجارية وحرفية تتطلب أن تكون حركة الأفراد أبطأ ومباشرة مع الفعالية لذلك كان تركيب شبكة المشاة وفضائها مبنيا على هذا المبدأ إضافة إلى مراعاة زوايا النظر وعرض البضاعة . لقد كان في أبنا القديمة وجود ميدانين للتسوق (AGORA) ولكنها كانت مبنية بأسلوب مختلف معماريا صحيح أنه هناك المحلات التجارية والحرفية ولكنها كانت مختلطة



مع المباني العامة ذلت الطابع السياسي والثقافي إضافة إلى أن المقاييس هنا يعتمد على مبدأ آخر ألا وهو إظهار فخامة المباني والتي بدورها تعكس قوة النظام الاجتماعي السياسي ، وهناك أيضا فصل اجتماعي في توليد التفاعلات وعلاقة هذه المنطقة بشبكة الشوارع الرئيسية في المدينة حيث أنها كانت تمر من خلال الميدان أو توصل إليه .

في روما القديمة تطور الميدان التجاري وأصبح مجمعا يحوى الأسواق والمباني العامة وللروحانية (FORUM) إضافة إلى اغناء استخدام العناصر المعمارية للقرى ، الطوق ، الأعمدة ، بأشواها والفضاءات المختلفة التي كانت مجموعها تمثل صالة مفتوحة تستخدم للإحتفالات والمناسبات العامة .

هنا أيضا المبدأ يختلف من حيث المقاييس وزيلا للنظر وعلاقته مع الفرد أن القياسات الضمنية لمفحات (FORUM) توضح الامكانيات المادية والتقنية وقوة السلطة في الدولة الرومانية فكان من خلال دخول الفرد إلى هذا الميدان يشعر بعظمة وفخامة المجتمع وضالة الفرد ذاته ، كانت هذه الميادين تتواجد على للشوارع الرئيسية (KADRO, DEKOMANOSS) أو على تقاطعها .

الخلاصة يمكن القول انه في اليونان القديمة وروما القديمة كانت هذه الفضاءات المفتوحة والمغلقة العلة اسلوبا لعكس وإبراز قوة السلطة والدولة من خلال سير التفاعلات العامة والمقاييس والأسلوب المعماري .

أما في الشرق فقد تغير الحال في القرون الأخيرة حيث النظرة إلى الفرد تغيرت وأصبح الفرد يمارس حقه من خلال التطورات الاجتماعية ، لذلك نجد العلاقة في حركة السابلة مبنية على أساس الفرد وعلاقته مع التفاعلات التي يمارسها وأن المبدأ يمكن للغاية التي هي خدمة الفرد لذلك نجد أن المقاييس هنا يختلف وأن التعامل المباشر هو أساسي .

من المدن العراقية التي مسنود بعض للملاحظات عنها في هذا المجال هي بغداد ، الموصل اربيل ، كربلاء ، النجف الكلا .

يتضح من خلال تركيب مدينة بغداد القديمة انها نواة المدينة التجارية والاجتماعية حيث لازال ، كثير من التفاعلات المهمة متولدة في هذه المنطقة إضافة إلى فعالية السكن الكبيرة . ولقد توسعت المدينة حول المدينة القديمة ويمكن ملاحظة التناقض بين المدينة القديمة والأحياء الجديدة في التركيب والتخطيط وهذا يوضح الأسلوب المتناقض بين المتولد والمستورد في مجال التصميم والتخطيط يمكن اعتبار منطقة شارع النهر من أقدم المناطق التجارية السابلة ولزالت إلى اليوم تعمل بنشاط فيها تتولد حركة التجار الخفيفة ( التسوق ، الملابس ، أحذية ، الذهب ) إضافة إلى بعض التفاعلات الادارية المختلفة مع التجار شارع ينتهي بسوق المستنصرية في الجهة الشمالية وسوق الرماي الذي يمثل أقدم منطقة مكتبة في بغداد بما اقربه من المدرسة المستنصرية والتي كانت تمثل جامعة في عصرها . شارع النهر يمثل فضاء متعددا في علاقته من جانب مع حركة الشوارع الرئيسية في المدينة ( شارع الرشيد ) ولجانب الآخر مع النهر ( دجلة ) الا ان هذه العلاقة ليست واضحة أو تامة في أغلب الأحوال إضافة إلى وجود نقص في الخدمات الكاملة لهذه المنطقة ( النقل ، الترفيه ، العامة ) وبإعتماد المناطق الخضراء التي تؤدي إلى تغير الجو الداخلي صيفا ويقع جهة نهرية على النهر . التنظيم البنائي لازال كما هو في الماضي ويحتاج إلى إعادة تنظيم وإصلاح بدلا من حضارية . عملية سير التفاعلات لازالت مشوبة حيث الخلط فيما بينها وكذلك الخلط بين حركة المشاة وحركة النقل والمركبات مما يسبب تناقضات تركب سير حركة السابلة والتفاعلات ، هناك ارباك في عملية نقل البضائع والخدمات ( ازال ، حريق ، أسواق ) الا ان هذه المنطقة تؤمن من جانب آخر للغاية الأساسية وللعلاقة المباشرة بين الفرد والتفاعلات . هناك فضاءات سابلة في مناطق قديمة أخرى مثل الكاظمية ، الكرادة ، والأصطمية ، وهذه تمثل الاختلاط بين الحركة التجارية والدينية أي بين العاملين أحدهما لتلبية الحاجة الروحية والثانية لتلبية الحاجة المادية للفرد وأساسا نشأت هذه المناطق لتلبية الحاجة الروحية وفيها بعد تولدت حولها الأسواق والأحياء السكنية والمرافق العامة . من الملاحظ ان التطور الذي حصل في المناطق وشبكة المواصلات أدت في بعض المناطق إلى تضيق حركة المركبات على حركة السابلة مما سبب في تعظيم تركيب فضاء السابلة وخلق تناقضات فيما بينها مما أثر سلبيا على سير حياة الفرد وحركته .

هنا نجد أيضا ارتباط فضاءات وشوارع السابلة في الأحياء السكنية عضويا مع تلك المناطق التجارية والدينية . في الكاظمية يمكن ملاحظة مبدأ إيجابي وهو ان كل فضاءات السابلة تشير إلى المرفق الكائمي وأنه مركز للتكوين الحضائي . أما مدينة الموصل فانها مدينة عريقة قديمة وأيضا تتميز بنسجها التاريخي القديم لتركيب المدينة الأسلية والذي يتضح حول التوسع الجديد في القرن العشرين ، هنا يمكن الإشارة إلى فضاءين رئيسيين للمنطقة التجارية وما شارع النجفي وسوق المطارين وما جاوره من أسواق وقصوريات وهذه مخططة على نفس مبدأ الأسواق في بغداد القديمة وتتمتع بنفس التسوق للعضوي لشبكة السابلة الا انها تفتقر لكثير من الظروف الملائمة للصحة وللخضعة نظرا للاعمال الكبيرة الذي تعانيه ، كذلك نجد الآن بعض الأخطاء المعمارية وذلك من خلال زج مباني حديثة التركيب لا تعمل أية علاقة مع المحيط مما يحطم التسوق الحضائي والتركيب لبعض المناطق ولزالت أنواع العلاقة هذه في تناقض وخلط مما يسبب ارباكا في سير التفاعلات التجارية بالدرجة الأولى الا ان إحدى إيجابيات التخطيط التقليدي للمدينة القديمة أخذ بعين الاعتبار المؤثر الحضائي الرئيسي منارة الجامع الكبير ( النوري ) الذي يعتبر الموجه لجميع فضاءات السابلة ، وهناك أيضا موجهات أخرى للنزوية مثل جامع النبي شيت ، برج الساعة وغيره لذلك يعتبر هذا من المواصلات التخطيطية الإيجابية في مدن الشرق وخاصة مدينة الموصل في الأحياء السكنية القديمة نلاحظ وجود الفضاءات للسابلة ذات التخطيط العضوي المرتبط مع شبكة فضاءات السابلة في المنطقة التجارية ارباكا واضح . الا انه مع الأسف نلاحظ من مخطط المدينة العام اختلاف واضح وتنافق شديد بين المدينة القديمة والتوسعات الجديدة إضافة إلى الأعباء التخطيطية والتركيبية التي أضيفت إلى المدينة التقليدية وازدياد حركة المركبات ودخولها إلى كل نقاط المدينة القديمة أدى إلى ارباك الفضاء الهادئ للسابلة وازدياد التناقض بين حركة السابلة وحركة المركبات مما طور المشاكل التي بدأت تظهر بشكل

واضح مما يبرهن لتسياب التفاعلات بشكل صحيح . أما في مدينتي للتجف وكريلاء فالتا من مراكز دينية ولقد نشأت المدينتان حول أضرحة الإمام علي في التجف وضرحي الإمامين الحسين والعباس في كريلاء وذلك واضع من خلال المخطط العام للمدينتين . لقد نشأت مدينة التجف على منبجة التجف التي تشرق على المنخفض المجاور لها وهي تمثل نموجا تخطيطيا بمثابة المدن القديمة في بغداد وغيرها من المدن العراقية . ومن الملاحظ أن هذه المدينة مكونة من مركز التكوين الضريح وحوله الأحياء السكنية وحيواره المنطقة التجارية والسوق ، وهي أصلا مخططة على أساس حركة المشاة حيث نرى أن شوارع المسألة في الأحياء السكنية ضيقة جدا لأسباب اجتماعية ومناخية وفضاءات سبلة أوسع في المنطقة التجارية وهذه دورها تؤدي إلى صحن الضريح الرابع مما يملك على وهي تخطيطي صحيح . وإن الضريح يمثل الموجه الفضائي الرئيسي للمدينة القديمة والحديثة التي توسعت في العقود الأخيرة ، إلا أنه للأسف نجد أن الأحياء الجديدة متنافسة تخطيطيا مع المدينة القديمة . وكان من المفروض التقييد بالمبادئ الإيجابية التخطيطية للمدينة القديمة صحيح أنها في بعض المناطق لا تفي بالشروط الجوية الأساسية ولكن يمكن إجراء بعض التعديلات لذلك لقد كان لدخول المركبات إلى داخل المدينة دور سلبى أكثر من دورها الإيجابي وذلك لأنها طلعت تركيب شبكة فضاءات المسألة بشكل ميكانيكى وأربك حركتهم ، وذلك لكون مدينة التجف تحتوي على أكبر مقبرة في العراق ومراسيم دفن الموتى تتطلب حركة بين الضريح والمقبرة والمقفل مما شجع دخول المركبات التي ضاعفت التناقضات . أما في مدينة كريلاء فانها لا تختلف في تركيبها عن مدينة التجف سوى أنها تحتوي على تخطيط في تركيبها الفضائي والتخطيطي وهما ضريحان الحسين والعباس وهنا أيضا يمكن ملاحظة التناقض بين المدينة القديمة والمدينة الجديدة من حيث الشكل والتخطيط إلا أن الموجهات المتناوبة باقية ، كما يمكن ملاحظة خطوط إيجابية تخطيطية وهي خلف فضاء الضريح ضمن بين الضريحين مما يهيئ فرصة مائلة لحركة المسألة إلا أن هذا الفضاء يحتاج إلى كثير من الإضافات المعمارية واللغالية لفرض إتمام قبالته بشكل صحيح ، هناك مدينة صغيرة في العراق عريقة هي الكفل نسبة إلى نبي الله ذو الكفل ( حزيقال ) وهي تقع على بعد (٢٥) كم جنوب غرب مدينة الحلة وهذه المدينة تحتوي على سوق فريد من نوعه في تصميمه وفعاليته ويمثل فضاءا مثاليا للمسألة في الحركة التجارية ، يقع هذا السوق والمكون على شكل صليب مائل قليلا على جانب من حركة المركبات الرئيسية في مركز المدينة أو هو يمثل مركزها بشكل أصبح تقع حوله الأحياء السكنية وجوارها ضريح النبي الكفل ومسجده والمشهور بمنارته ولقبة المخروطية . هذا السوق عرضه يحدود المسلة أمتار إلى سبعة أمتار على جانبه تقع المحلات التجارية وهو مغطى بقباب متتالية مفتوحة بفتحات صغيرة للأنارة ، مادة البناء الرئيسي الطابوق ، فيه أسلوب لتصريف المياه يعمل بشكل جيد أنه يمثل فضاءا خلاصا لحركة المسألة منعزل عن حركة المركبات . إضافة إلى ذلك فانه يمثل محيطا متجانسا مع حركة المسألة التجارية متناسقا مع التكوين المعماري . الخلاصة من تحليل واقع بعض المدن العراقية ذات فضاءات المسألة المختلفة الحجم والفعالية لمدن مختلفة السمة السكانية والمساحة .

- ١ . يمكن القول أن المدن القديمة في داخلها توجد فضاءات سبلة ذات شبكة ارتباط مع المدينة ككل عضوية النسيج تعتمد على الموجهات الفضائية الرئيسية والثانوية .
- ٢ . اندماج مثل هذه الشوارع والفضاءات في المدن الحديثة أو توسعت المدن التقليدية .
- ٣ . التناقض في تخطيط المدينة القديمة والمدينة الحديثة وكذلك في التركيب الفضائي .
- ٤ . اندماج الظروف الماكسة من ناحية الخدمات والفعاليات في كلا الجزأين القديم والحديث .
- ٥ . التناقض في حركة المسألة وحركة المركبات وأنواع الحركة الأخرى .
- ٦ . أعمال التركيب المعماري المحيط بفضاءات المسألة القديمة التقليدية ورداؤه في التفتيد الحديث .
- ٧ . التجاوزات الحاصلة في التركيب الفضائي للأبنية المحيط بالفضاء وعدم الانسجام في القديم والحديث .
- ٨ . اندماج العلاقة بين الفضاء الخاص بالمسألة والمسطحات الطبيعية النهر أو النظام والبيق الخضراء .

إن خلاصة وضع فضاءات المشاة في المدن العراقية يمكن القول هناك قاعدة جيدة مستقيل هذا النوع من الفضاءات وخصوصا أنها من صلب تركيب المدينة تاريخيا وحاليا ، إضافة إلى أنها تمثل فعالية أساسية فيها إضافة إلى أن طبيعة سير الفعاليات في المدن العراقية تعتمد على حركة المسألة وإن حركة المركبات حركة دخيلة بموجب تطور المجتمع والتكنولوجيا والضرورية في تسير تقدم الفعاليات . لذلك نرى أن تركيب مراكز المدن بشكل رئيسي وكذلك الأحياء الرئيسية كان ولا يزال مبدؤا التركيب حركة وفضاءات المسألة مما يشجع التفكير والمحاسن ليوث الروح من جديد في هذا النوع من الفضاءات ، هناك أيضا الجانب النفسي أن الفرد عند حركته بمنزل عن حركة المركبات في أنجاز فعالياته التجارية والعامة يضفي عليه هدوء نفسي وراحة فكرية وهذا أمر غير قابل للشك . بقي أن نذكر هناك بعض الجوانب السلبية في الفضاءات الموجودة بسبب عدم مفاصرتها في بعض الجوانب الفنية والفضائية إذا يجب دراستها بشكل منفرذ لكل حالة وإعادة تصميمها وفق الحالة الخاصة لكل منطقة ، ضمن الضوابط العامة التي سبق ذكرها كان فصل حركة المشاة عن حركة المركبات تفوقا وتحديد نقاط الجانب بشكل أوضح اتجاه حركة السير والخدمات الصحية والبيئية وأسلوب توفيرها ، إعادة النظر في التركيب الفضائي وتحديد الموجهات الفضائية العامة ضمن الروحية المعمارية السائدة ربط هذه المناطق مع خطوط المواصلات العامة .

يمكن أن نذكر هنا على من تقع مسؤولية إعادة تصميم هذه الفضاءات ؟ ما لا شك به بالدرجة الأولى على بلديات المدن وذلك لأنها الجهة الإدارية المسؤولة وأنها الجهة التي تضع الضوابط والحفاظ عليها ، ولكن التخطيط المعاصر لا يترك المسؤولية على هذه الجهة وحدها بل الحال أصبح لابد من مشاركة الكثير من الاختصاصيين وذو الخبرة إذا يجب إنشاء معاهد متخصصة لمعالجة ودراسة هذا النوع من المشاكل ضمن معاهد دراسة التصميم الأساسية للمدن ومن واجبات هذه المعاهد أن تكون كهيئات استشارية لدراسة ووضع الحلول للمشاكل السالفة في هذا المضمار حيث يتم جمع المعلومات بصورة مستمرة وتحليلها لتكون مهية للدراسة التفصيلية وإن تضع الخطوط العريضة للتوجه المستقبلي مع الأخذ بعين الاعتبار العوامل المؤثرة المتعددة كنوع الملكية على الأرض ، السبانية التخطيطية للدلة ، موقع المدينة وأهميتها وغيرها .

### ٣ . الفصل الثالث :

لفرض ايجاد الخطوط العريضة للنهوض وتطوير فضاءات المسابلة تم الاطلاع ودراسة التجربة الأجنبية في هذا المضمار والاستفادة من الاجابيات وتطويرها للظروف المحلية وهي في المدن البريطانية ، والمانيا ، وإيطاليا ، بلغاريا ، ألمانيا الديمقراطية . من خلال المخططات المرفقة مستوصل إلى العلاقة أيضا بين فضاءات المسابلة والاحياء السكنية . ان الاحياء السكنية تحتل جزءا مهما وكبيرا من مساحة المنطقة ، وهنا مشاكل فضاءات المسابلة تظهر بشكل واضح ومركب هنا سنذكر فقط ما يتعلق بالمخططات المرفقة من الصور للمدن المذكورة أعلاه وبعض المخططات التي يمكن من خلالها الحصول على فكرة معينة وإنطباعا لبعض الحلول والغرض هنا لفهم التركيب المتنوع لشبكة حركة المسابلة والذي نجده لحد الآن في مدننا . نعتقد أن السيطرة في هذا البحث على جميع الفعاليات ( سكنية ، صناعية ، عامة ، وغيرها ) من الصعوبة ولذلك سيترك المجال للباحثين مستقبلا في هذا المضمار لاتمام البحث من خلال التطورات المستقبلية للمتطلبات والظروف المحيطة .

ان الخلاصة مما تقدم يمكن صياغتها بالشكل التالي : ان الدراسة الكاملة يجب أن توضح بعض السبلات في التنظيم الفضائي لحركة المسابلة في المساحات المبنية ، المساحات الجديدة عندما من المفضل بيان المتطلبات المناسبة للفترة الحالية لهذا النوع من الحركة والتي يجب أن تحقق من الامكانيات في تخصيص الفضاء .

في المساحات المبنية لا توجد سيطرة على فضاء ، حركة المركبات دائما مئة تسمر في السيطرة على فضاء الشوارع والتي هي محفوظة في القرى وفي المدن الصغيرة والمتوسطة يمكن القول انها تحصل على الوسائل للتنظيمية . انتقبة . هناك اتجاهات جزئية في الفضاءات المحدودة في مراكز بعض المدن والتي هي قليلة ، ان الحالة العامة غير مرضية مع بعض الشواذ في خلط حركة المسابلة مع المركبات غالبا في المدن شوارع الدرجة الثانية مزجحة وفيها امكانيات لفصل الحركتين ، ولكن هذا لا يحدث لأسباب عدة والسبب الرئيسي يكمن في عدم الاستعداد لاستقبال مثل ذلك .

عند تصميم وتنفيذ بناء في مساحات جديدة عادة الموجه حركة المركبات وهذا في أغلب الحالات ، تعمل عادة مخططات عامة للنقل والواصلات فيها يكرر فقط حركة المسابلة ، ولا تدرس بشكل جيد ، في بعض المدن مثل بغداد والموصل ولكل فضاء حركة المشاة يدور للتأقلا ، هناك فصل بين حركة المسابلة ولكن عموما لا يوجد نجاح اذا لم تتبع أسلوب فصل مرصيف المشاة بشرط عن الشارع . يجب تصميم المناطق بين خطوط حركة المركبات السريع للحصول على منطقة هادئة بعيدة عن حركة المرور وهنا أيضا تتجزأ أنواع حركة المركبات ولكن هذا أيضا لم يحدث لحد الآن .

هنا يجب أن نذكر شوارع حركة المسابلة ذات المقياس التقليدي والتي تأخذ مسير شبكة الشوارع الرئيسية التي بدأت تخفي بتأثير فضاء حركة المركبات وفي الحلول الجديدة لا تلاحظ ان متطلبات التنظيم الفضائي لحركة المسابلة ويمكن توضيحها كما يلي :

- تأمين الاجابيات الواقعية لحركة المسابلة كما في المساحات المبنية كذلك في تصميم المناطق الجديدة يجب ضم حجم يمثل ثلث حجم المخططات الكلية للنقل وذلك لفضاء حركة المسابلة .
- تحديد في فضاء مصادر الأهداف بملامحة ضيقة مع المحيط وإطفاء حركة المشاة وذلك بهدف تدرج الاتجاه للتيارات وذلك من خلال تصميم الأهداف بأقبال شديد من المفضل عند تحديد الأهداف يجب الأخذ بعين الاعتبار المصالح لنوعي المكان النشطين وغير النشطين .

تضخيم الأهداف للسكان النشطين يمكن أن يحدث في التركيز حول النقاط الواضحة للحركة والتتابع في وضعها والتطابق في خطوط الحركة للمشاة ولشدها .

- يفضل توجيه الأهداف للسكان غير النشطين نحو المساحات خارج المنطقة أو في حدود حركة المشاة والمأمهم بالأهداف .
- التأقلا بالمساحة حسب نوع الحركة وبالعلاقة المباشرة والمكببة مع الهدف يجب إنشاء مسافات قصيرة إلى الأهداف الكيفة للسكان النشطين ، دراسة امكانية زيادة كثافة التلوث حول الأهداف .
- التأقلا في اتجاه وتدرج نوع للفضاءات بموجب شدة ونوع حركة المسابلة .
- يجب من المتطلبات السابقة أن يتم فصل المسابلة عن حركة المركبات ضمان للحركة بأقل تناقضات .
- ضمان مقياس الفضاء يناسب امكانيات الفرد لاستقبال الفضاء وتحقيق التأثير النفسي للمحيط .

وللجنير بالذكر أنه لم يتم دراسة كل المشاكل للتنظيم الفضائي لحركة المشاة بل حاولنا دراسة أهمها وذلك لأنه لحد الآن لم يتم دراستها هنا ، ولذلك يجب أن نكون حذرين لحين تجربتها وفي الواقع يجب اعتبارها على أنها مبدئية موجهة .

من الضروري الاستمرار في البحث في هذا المجال وأن يتم من مجموعة مختلفة من الباحثين لفرض الوصول إلى الهدف المنشود بصورة صحيحة .



## النمو العمراني الحضري في مدينة بغداد

فؤاد راضي محسن صالح كندر أحمد

### أولاً : عملية التحضر في المدينة العربية وبنيتها :

تتصف عملية التحضر في الوطن العربي بنعما وتعتيقها النابع من تفاعل متغيراتها وتلعب الهجرة دورها الكبير في عمليتي التحضر ونمو المدينة العربية وخاصة الكبيرة منها حيث توجد هوة زمنية بين عملية التحضر الجارية وعملية التصنيع التي جاءت متأخرة في الوطن العربي مقارنة مع الأنظار الصناعية .

وضمن عملية التحضر العربية توجد فروق بالتفاصيل ( المصرة ، الحجم ، النمط ، الانتاج ) بين قطر وأخر ومن اقليم لآخر داخل القطر الواحد مما له علاقة بالمرحلة الحضارية بتفاصيلها والتي وصل اليها أو التي يمر بها مجتمع ذلك القطر . وعموماً يمكن القول بتقدم الظاهرة الحضرية وسرعة استمرار التحضر و بروز ظاهرة المدينة الرئيسية وتغير المراتب الجمعية في المدن واستقطاب المدن المواسم لأعلى النسب من صفاتي الهجرة ، ويمكننا القول بأن عملية النمو هي عملية ديناميكية متفاعلة وليست مجرد عملية تراكم معماري تخطيطي ويمكن تلخيص عوامل النمو عموماً بما يلي :

- ١ - زيادة السكان ( الطبيعية والميكانيكية نتيجة الهجرة ) .
- ٢ - عملية التصنيع .
- ٣ - تطور طرق المواصلات .
- ٤ - السيطرة على العواض الطبيعية .
- ٥ - للتدخل الحكومي .
- ٦ - عوامل اقتصادية واجتماعية .

وتمتاز المدينة العربية عن بقية مدن العالم ببنيتها الخاصة بها ومن أجل فهم هذه البنية فهماً يخدم تطورها لابد من تغطية عناصر أساسية تتمثل بما يلي :

### ١ . للسكان :

في حالة السكان ينبغي أن تكون الدراسة شاملة ودقيقة وحديثة مغطية للجوانب الديموغرافية كالتركيب العمري والجنسي ومعدلات الولادة والوفيات ودرجة الخصوبة والحجم السكاني وتعتبر زيادة السكان من أكثر العوامل الأساسية التي تخلق عملية نمو وتحضر المدينة وتشمل هذه الزيادة زيادة طبيعية وزيادة ميكانيكية ناتجة عن عملية الهجرة ،

### ٢ . استعمالات الأرض وحركة السكان :

وتتمثل بتوزيع السكان وحركتهم والتي تشمل السكن وأماكن العمل وشبكات النقل والخدمات المجتمعية والتحتية .

بالنسبة للسكن والذي يعتبر من أوسع استعمالات الأرض انتشاراً فيمكن دراسته من عدة جوانب كالكثافات السكانية وتوزيعها المكاني وكذلك حجم الأسرة (Dwelling Unit) ودراستها من زاوية كفاءتها الوظيفية والمعمارية .

أما بالنسبة للخدمات الاجتماعية والتحتية والتي تعمل بالخدمات التعليمية والصحية والادارية والاجتماعية والدينية والترفيهية فلها الأثر الكبير على تشكيل المدينة العربية وكفاءتها وصيغ نموها والتي تعتمد على درجة تطور هذه الخدمات ، أما الخدمات التحتية فتلعب دورها البارز في زيادة كفاءة المدينة ككلان حي يخدم سكان المدينة والتي أصبح تطورها مؤشراً لتطور المدينة وتشتمل هذه الخدمات على المياه وتجهيزها ونظام المجاري ورفع القمامة وتوفير الطاقة ونظام الاتصالات .

### ٣ . التركيب الوظيفي للمدينة العربية :

يعتبر التركيب الوظيفي للمدينة العربية ذا أهمية بالغة للتأثير على واقعها ونموها وبالتالي على تصميمها الأساسي ومن الضروري معالجة عدد ونوعية المساكن المدينة من مجموع سكان القطر وعدد ونوعية القوى العاملة في القطاعين العام والخاص ومختلف الأنشطة والعلاقات الإقليمية للمدينة .

ولا ينبغي تجاهل البعد والعلاقة المتبادلة مع الأقاليم لمختلف استعمالات الأرض وفي دراسة البنية الوظيفية للمدينة العربية لابد من استيعاب حقيقة بالغة الأهمية وهي عدم تناقض الأجزاء التقليدية في المدينة العربية وظيفياً مع الأجزاء الحديثة إذ يتكامل الجانبان خدمة لسكان المدينة وإقناها مما ينبغي على التصميم الأساسي استيعابه وعدم التقليل من أهميته على المجالين الوظيفي والمعماري .

### ٤ . حماية النسيج الموروث :

على الرغم من صغر نسبة المساحة التي تحتلها الأجزاء التقليدية في المدينة العربية فإن لها أهمية حضارية بالغة مقاسة بمناصر الأصول الوظيفية والمعمارية والتخطيطية مما يستوجب على التصميم الأساسي استيعابه خاصة وأن هذه الأجزاء مهنددة جداً بأخطار متعددة من جعلتها الأجزاء التخطيطية للمعتمدة في بعض المعالجات للنمو الحضاري للمدينة ، أن الحفاظ على الموارد من أرض وماء ومعادن ونبات وحيوان لتتبع بها الأجيال القادمة والحفاظ على التراث الحضاري حسب المفاهيم التاريخية والدينية والأسلوب الجمالي للحياة سوف يسهم في استمرار هويته القومية الممتدة ، وتجدر الإشارة هنا إلى أن فكرة النسيج المعماري والحضاري الموروث هو الحفاظ عليه وإبقائه كقيمة تاريخية توثيقية تشمل إنجازات أجدادنا العظام في خلق بيئة عمرانية ذات معززات خاصة ومتميزة ، وكذلك الحفاظ على التواصل الحضاري بين الحاضر والمستقبل .

### ثانياً : عملية النمو الحضري لمدينة بغداد وتطورها التاريخي :

سنحاول ضمن هذا الجانب من البحث أن نطلي عملية التطور لنمو مدينة بغداد من خلال لقاء نظرة سريعة وشاملة منذ نشوء مدينة بغداد وأهم الفترات التي مرت بها والتي ساهمت في تحويل هذا النمو ، ويمكننا أن نميز مرحلتين متميزتين وكالاتي :

#### المرحلة الأولى : ( مرحلة ما قبل الخمسينات ) :

تتميز هذه المرحلة منذ نشوء مدينة بغداد أي منذ أن فكر العباسيون في نقل دار الخلافة الإسلامية من مدينة الكوفة إلى بغداد سنة ( ٧٥٨ م ) شرق نهر حجلة وكانت بغداد يومها مكونة من عدة قرى وسوق بغداد الواقع غرب نهر حجلة الذي كان يقام كل عام . ثم جاء الخليفة أبو جعفر المنصور بفكرة بناء بغداد المودرة إلى الغرب من نهر حجلة بين مدينة الكاظمية حالياً وشمال منطقة الكرخ والتي استمر بناؤها أربع سنوات ( ٧٦٢ م - ٧٦٦ م ) شكل رقم (١) .

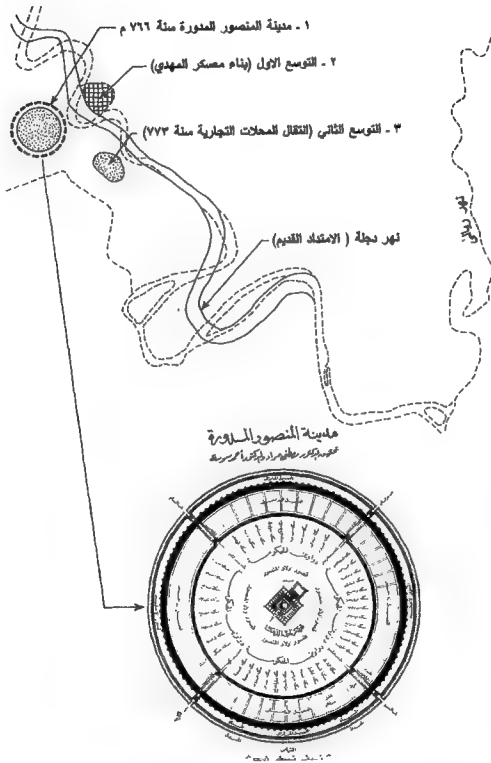
وقد أثارت بغداد بعد بنائها إعجاب المؤرخين الجغرافيين فوصفت بأنها كانت فريدة في شكلها وروعها بدقة تخطيطها وليس هناك ما ينظرها من المدن الأخرى لأن تخطيطها هو أروع ما وصل إليه فن تخطيط المدن في العالم العربي والإسلامي إن أبرز ما تميز به هو شكلها المدور وتحسينها القوي جداً وترتيب الأسواق فيها على جانبي الشوارع الرئيسية الأربعة التي تربط قلب المدينة بجسور الخندق الأربعة التي تؤدي كل منها إلى أحد المداخل الأربعة في سور المدينة الخارجي شكل رقم (١) ، جعلها أبو جعفر المنصور مودرة للآلاف يكون بعض الناس فيها أقرب إليه من البعض الآخر .

لقد توصل معظم الباحثين والمستشرقين إلى أن هذا التخطيط الدائري له مزايا حربية وفنية وفيه اقتصاد في نفقات البناء بالنسبة لأي تخطيط آخر . إن أهمية تخطيط بغداد تكمن في جوهرها أكثر من مظهرها وإن هذا التخطيط نموذج واضح ورائع ومن أهم نماذج تخطيط المدن التي عرفت في التاريخ كما أنه ليس لهذا التخطيط نظير في أي مدينة سابقة للفتوحات العربية الإسلامية إذ هو تخطيط مبتكر من قبل الخليفة المنصور وحققه ونفذه أتباعه من المهندسين وأهل المعرفة في ذلك الزمان .

أخذت بغداد تنمو وتخرج من مورها المدور إلى الضفة الثانية من نهر دجلة لأسباب أهمها سياسية واقتصادية منها بناء معسكر لجيش المهدي ( ابن الخليفة المنصور ) شرق المدينة وانتقال المحلات التجارية خارج المدينة في عهد المنصور والتي تبعها نمو سريع امتد إلى قرى كانت موجودة بالقرب من المدينة وكذلك تم تشييد عدة قصور ومقابر ( مقبرة القريشيين ) والامام أبي حنيفة خارج المدينة وابتهاجات متعددة .

مرت بغداد بعدها بعدة فترات لأنظمة حكم مختلفة من دون تغيير يذكر إلى الفترة العثمانية التي بدأت بمحاولة الخروج من الأسوار القديمة ومحاولة حماية المدينة من أخطار الفيضانات والتي بدأت اعتباراً من منتصف القرن التاسع عشر حيث قام الوالي منحوت بأنها بهدم سور المدينة الذي بناه الخليفة العباسي المستنصر في بداية القرن الحادي عشر وشيد مدناً محله واستمرت هذه المحاولات في زمن الوالي ناظم باشا الذي شيد المد الذي لا زال معروفاً باسمه حتى اليوم .

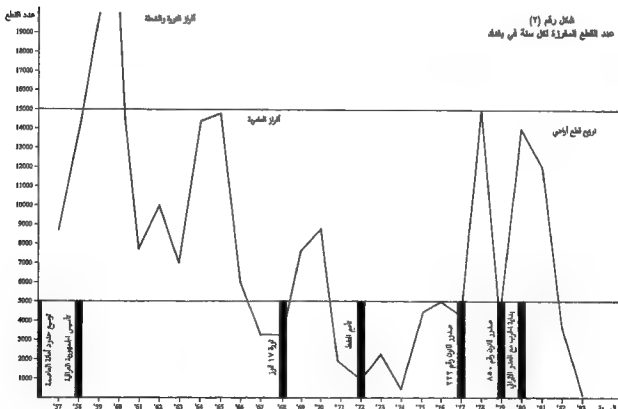
شكل رقم (١)



وخلال فترة الاحتلال الإنجليزي والعهد الملكي بدأت بعض المجمعات السكانية الجديدة بالظهور وأخذت بالتوسع بشكل مطرد على طول امتداد نهر حجلة أدت إلى مزج بغداد القديمة المشيدة في جانيها الرصافة والكرخ مع مدينتي الكاظمية والأشعرية في الشمال والكرادة الشرقية في الجنوب وكانت الأمساب الحقيقية لهذا التمزج هو إنشاء السدة الشرقية وفق الدراسة التي أعدها (المير ولیم كوكس) وأدت إلى نشوء أحياء جديدة مثل العباسية والوزيرية والزوية والوشاش والدورة .

١ . الفترة ١٩٥٨ - ١٩٦٢ :

٢ . الفترة ١٩٦٣ - ١٩٦٧ :





### ٣ . الفترة ١٩٦٨ - ١٩٧١ :

بعد قيام ثورة ( ١٧ - ٣٠ تموز ) للمدينة عام ١٩٦٨ أخذت عملية نمو افرازات جديدة بالظهور والتوسع عن طريق الجمعيات التعاونية ومساهمة القطاع الخاص والتي غطت المدينة ككل وملأت المساحات الخالية الموجودة سابقا بين الافرازات القديمة . ونتيجة لمرور اقتصاد البلاد بمرحلة التضخيم خلال تسدي العراق لشركات النفط انخفضت عملية الافرازات بشكل كبير سجلت أدنى رقم خلال العشرين سنة الماضية ( انظر الشكل رقم ٢ ) .

### ٤ . الفترة ١٩٧٢ - ١٩٧٨ :

وتمثل مرحلة انتماش العراق نتيجة للقرار السلمي بتأميم النفط سنة ١٩٧٢ ولزيادة الملحوظة في نمو افرازات الأراضي والتي وصلت ( ١٤ ) ألف قطعة سكنية خلال عام ١٩٧٨ كما موضح بالشكل رقم (٢) أما الجدول رقم (١) فيوضح عدد إجازات البناء الممنوحة ولزيادة الحاصلة خلال الفترة ( ١٩٦٩ - ١٩٧٩ ) مصنفة حسب الاستعمال المبين والتي تمثل النمو الحقيقي لعملية البناء والتحصن الذي شهدته المدينة خلال هذه الفترة ، وقد سجلت أعلى رقم للإجازات الممنوحة خلال السنوات ٧٧ ، ٧٨ ، ١٩٧٩ وبلغت معدل ٥٥ ألف إجازة بناء سنوياً .

### ٥ . الفترة ١٩٧٩ - ١٩٨٤ :

وتمثل فترة الحرب المفروضة على قسطنطينية مع العدو الإيراني والتي شملت صدور عدة قرارات كان لها التأثير المباشر في عملية توزيع الأراضي ونمو افرازات سكنية جديدة وزيادة في الكثافات السكانية وعلى سبيل المثال القرار رقم (٨٥٠) لسنة ١٩٧٩ والذي سمح بموجبه إعادة افراز الأراضي كحد أدنى مقداره (١٢٠) متر مربع لفرض استيعاب زيادة الكثافات السكانية التي غطت مساحات واسعة من المناطق المحيطة لمدينة بغداد (Pringe area) .

### جدول رقم (١) يبين إجازات البناء الممنوحة مصنفة حسب أنواعها خلال السنوات ١٩٦٩ - ١٩٧٩

السنوات الاستعمال	١٩٦٩	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩
تشديد دار حديثة	٩٦٣	٨٧١٥	٧٩٩٧	٩٤٩٤	٧٠٦٥	٩٠٦٩	٧٥٩١	١١٩٦١	١١٨٢١	١١٣٦٥	١١٦٨٣
اضافة تكملة بناء	٤٤٥٠	٦٤٣٧	٥٤٧٤	٦٦٨٣	٤٤٦٣	٨٩٤٢	٨٢٢١	١٣٠٤٥	١٩٥٤٤	٢٢٥٠٤	٦٤٣٨
تشديد عمارات	٠١٥	١٢١	٠٨٨	٠٦٨	١١٩	١٨٥	١٣٦	١٤٧	١٥٢	٢٢٨	٢٣٤
إعادة بناء	٠٨٦	٢٣٨	٢٧١	٤٦١	٣٠٥	٦٦٣	٤٨٠	٤٥١	٦٩٦	٧٤١	٢٥٢٥
ترميمات	١٧٧٩	٣٠٧٠	٤٧٩٣	٦٢٧٨	٦٦٠٤	٧٦٩٣	٤٥٩٢	٧٣٣٥	٢٢٣٩٨	١٦٨٨٩	٣٦٣٧
تشديد معامل وكرجعات	٠٣٥	٠٤٣	٠٢٤	٠٩٤	١٩٧	٠٢١	٠٢٩	٠٤٩	١١٧	٠٩٢	٥٩٣
أبنية عامة ودينية	١٦٧	٢٣١	٥٥٢	٠١٨	١١٢٧	١١١٨	٩٤٨	٨٢٦	٨٠٠	٥٨٣	٠٣٠
أسواق وتكاكين	٢٩٣	١٣٨	١٠٦	٠٨١	٠٦٠	٠١٣	-	-	-	-	-
المجموع	١٦٤٨٨	١٨٩٦٣	١٩٣٠٥	٢٣١٧٧	١٩٩٤٠	٢٧٧٠٤	٢١٩٩٧	٣٣٨١٤	٥٥٥٢٨	٥٢٤٠٢	٥٥٤٤٢

### ثالثاً : واقع النمو الحضري الحالي والمتوقع لمدينة بغداد :

في هذا الجانب من البحث سنتناول موضعين رئيسيين متمكن من خلالهما التعرف على موقع بغداد الحضاري والوظيفي والنمو الحضري الحالي والمتوقع لها كالآتي :

## ١ - الدور الوظيفي لمدينة بغداد :

كانت بغداد ولا تزال مركزاً حضرياً رئيسياً ولعدة قرون منذ أن نشأت وحتى الآن أبت أن تكون الا عاصمة للدولة ومركزاً حضارياً وتجارياً وثقافياً وسياسياً بين البلدان .

إضافة إلى كون مدينة بغداد عاصمة القطر العراقي فهي تضم حالياً ٣٥٪ من المؤسسات الصناعية و ٤٠٪ من مجموع العمالة للدولة ومركزاً للعديد من الوظائف التجارية والإدارية .

ويضم الاقليم المركزي أكثر من نصف القدرات الحضرية للدولة ومسئور التنمية والدخل لكل فرد للإقليم هو أعلى بكثير من المعدل القومي ويحظى ذلك إلى المستويات الاستثنائية لبغداد . إن ما يقرب من ربع سكان القطر وثلاثة أرباع الحضرين منهم يعيشون في الوقت الحاضر في بغداد ومدن الاقليم المركزي ولقد واجهت هجرة داخلية سريعة خلال العقود الثلاثة الأخيرة مع أعداد من أجزاء الوطن العربي وما وراءه عبر السنوات الأخيرة . ويصفها المركز الرئيسي لكل نشاط ذي أهمية للقطر تقريباً فإن بغداد هي المكان الوحيد الذي يعيش فيه ناس من جميع الخلفيات وأصناف الحياة والأديان بعضهم فيما بين البعض الآخر .

## ٢ - السكان وحركة الهجرة :

لغرض التعرف على واقع النمو الحضري والمتوقع لمدينة بغداد لا بد لنا منلقاء نظرة سريعة لعملية التحضر الجارية في القطر والمتوقعة وكذلك بالنسبة للثلاثة العقود الماضية ومقارنتها مع عملية التحضر لمدينة بغداد .

الأرقام المبينة في الجدول رقم (٢) توضح عدد نفوس الحراق للريف والحضر للقرات المبينة ، وتجدر الإشارة إلى أن عدد السكان للسنوات ٥٥٧ و ٩٦٥ و ٩٧٧ هي نتاج التعداد العام الذي جرى لهذه السنوات أما البقية فهي معتمدة على التقديرات .

جدول رقم (٢) عدد سكان العراق (ريف / حضر)

١٩٨٥	١٩٨٢	١٩٨٠	١٩٧٧	١٩٧٤	١٩٧٠	١٩٦٥	١٩٥٧	
١١/١٠٠ ٪٧٠	٩/٦١٣ ٪٦٨	٧/٧٨٣ ٪٦٦	٧/٦٤٦ ٪٦٤	٦/٧٣٤ ٪٦٣	٥/٤٥٢ ٪٥٨	٤/١٦٢ ٪٥١	٢/٤٣٨ ٪٣٧	الحضر النسبة من المجموع الكلي
٤/٦٧٠ ٪٣٠	٤/٥١٢ ٪٣٧	٤/٤٥٥ ٪٣٤	٤/٣٥٤ ٪٣٦	٤/٠٢٩ ٪٣٧	٣/٩٨١ ٪٤٢	٣/٩٣٥ ٪٤٩	٤/٢٠٠ ٪٦٣	الريف النسبة من المجموع الكلي
٦٧٠	١٤/١٢٥	١٣/٢٣٨	١٢/٠٠٠	١٠/٧٧٠	٩/٤٤٠	٨/٥٩٧	٦/٦٣٨	المجموع الكلي

معدل النمو ٣٣/٪ ١٢/٪ ٤٠/٪

المصدر : المجموعة الإحصائية لوزارة التخطيط .

يتبين من الجدول أعلاه أن عدد سكان الريف مستقر تقريباً على مدى الثلاثة عقود الماضية ويحدود ٤ ملايين هذا يعني أن الزيادة السكانية في الريف تتركز من قبل المناطق الحضرية عن طريق الهجرة . ولا نستطيع أن نعتبر هذه الظاهرة غير طبيعية فإن الدول الصناعية وبعض الأقطار العربية امتازت بنجارب مماثلة ويهود ذلك إلى سبب رئيسي هو وجود مساحة زراعية محدودة لها قابلية محدودة لاستيعاب عدد معين من سكان الريف .

إن آخر نمية لمعدل النمو السنوية للسكان المتوفرة والمعتمدة نتيجة التعداد السكاني لعام ١٩٧٧ هي ٣/٤٪ وتتوقع كثير من المصادر كالأمم المتحدة والبنك الدولي ووزارة التخطيط أن تستمر هذه النسبة للمقدين القادمين ومن المتوقع أن تستمر عملية التحضر فحماً للقطر للسنوات القادمة وينفس الاتجاه الحالي خصوصاً وأن سكان الريف يتكونون بصورة رئيسية من الفلاحين العاملين في قطاع الزراعة زلذاً عدد نفوس الماملين في قطاع الخدمات التي تقدم للريف .

والشكل رقم (٣) يبين نسب سكان للحضر والريف من المجموع الكلي لسكان القطر للسنوات ( ١٩٥٧ - ٢٠٠٠ ) وحصة مدينة بغداد من مجموع سكان الحضر للقطر .

الجدول رقم (٣) توقعات عملية التحضر وتطورها في القطر (بالآلاف)

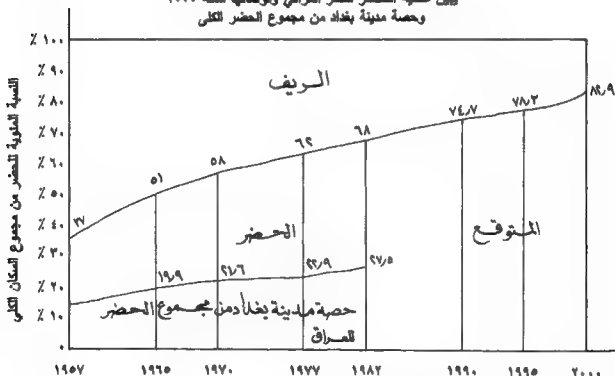
السنة	١٩٧٧	١٩٨٢	١٩٨٧	١٩٩٠	١٩٩٥	٢٠٠٠
الحضر	٧/٦٤٦	٩/٦١٣	١٢/٠١٥	١٣/٧٢٠	١٦/٨٧٨	٢٠/٧٧٠
النسبة %	(٦٣/٧)	(٦٨/٠)	(٧٢/٢)	(٧٤/٧)	(٧٨/٣)	(٨٢/٩)
الريف	٤/٣٥٤	٤/٥١٢	٤/٦٣١	٤/٦٤٧	٤/٦٧٢	٤/٢٩٧
النسبة %	(٣٦/٣)	(٣٢/٠)	(٢٧/٨)	(٢٥/٣)	(٢١/٧)	(١٧/١)

المصدر : للسنوات من ( ٧٧ - ٨٧ ) الجهاز المركزي للإحصاء في وزارة التخطيط .  
السنوات إلى ( ٢٠٠٠ ) تقديرات مشروح بغداد ٢٠٠١

من الواضح أن مدينة بغداد باعتبارها مركز حضري كانت ولا تزال منطقة جذب للمهاجرين من شمال وجنوب ووسط العراق وقد نمت من أقل من مليون نسمة عام ١٩٤٧ إلى ما يقرب من أربعة ملايين نسمة في الوقت الحاضر . ان معدل « عاليًا » برز للوجود في أواخر الأربعينات وإن أعلى معدل للزيادة كان بحدود ٧٪ في الستينات ويتوقع أن يصل عدد السكان في عام ٢٠٠٠ بمعدل (٨,٣) مليون نسمة إذا استمر النمو وفق الاتجاه الحالي .

شكل رقم (٣)

يبين عملية التحضر للقطر العراقي وتوقعاتها لسنة ٢٠٠٠  
وحصة مدينة بغداد من مجموع الحضر الكلي



جدول رقم (٤) النمو السريع لسكان مدينة بغداد وعلى مدى الثلاثة عقود الماضية وكل حسب المصدر

السنة	المصدر	النفوس
١٩٤٧	تعداد	٥١٥/٤٥٩
١٩٥٧	تعداد	٧٨/٧٦٣
١٩٦٥	تعداد	١/٦٢٦/٢٣٠
١٩٧٢	تعداد	٢/١٨٧/٩٢٨
١٩٧٧	تعداد	٢/٧٣٦/٨١٨
١٩٨٠	دراسة النقل الشامل	٣/٢٤٩/٧٩٨
١٩٨٣	تقديرات مشروع بغداد ٢٠٠١	٣/٨٦٧/٧١٥

أما توقعات عدد السكان لسنة ٢٠٠٠ فتتراوح كما مبين أدناه كل حسب المصدر :

٤/١ مليون نسمة	( حسب تقديرات دراسة النقل الشامل لعام ١٩٨٣ )
٨/٣ مليون نسمة	( حسب تقديرات مشروع بغداد ٢٠٠١ )
٥/٥ مليون نسمة	( حسب تقديرات الأمم المتحدة )

بالنسبة لحركة الهجرة لمدينة بغداد فانها تشكل نسبة ٨٠٪ - ٩٠٪ من مجموع صافي المهاجرين الكلي وعلى امتداد الثلاثين سنة الماضية ويقدر عدد المهاجرين إلى محافظة بغداد خلال هذه الفترة حوالي ٢٠/٠٠٠ - ٣٠/٠٠٠ مهاجر سنوياً . وقد بلغ المجموع التراكمي للمهاجرين لغاية سنة ١٩٧٧ حوالي ٨٩٨/٠٠٠ مهاجر ٤٨/٤٪ منهم من الاقليم الوسطى و ٢٧/٧٪ من الاقليم الجنوبي و ١٣/٩٪ من الاقليم الشمالي .

ويسبب هذه الأعداد الكبيرة من المهاجرين فقد ازداد عدد سكان بغداد زيادة سريعة جداً بمعدلات نمو سنوية تراوحت بين ( ٥٪ - ٦٪ ) في حين بلغت معدلات نمو التضرر ( ٣٪ - ٣/٥٪ ) سنوياً .

ان أهم الأسباب التي ساهمت في حركة الهجرة واستمرارها هي :

٢/١ - التفاوت بين مستويات المعيشة وتوفير الخدمات في المدن عنه في القرى والتفاوت بين الحياة في بغداد عنها في المستوطنات الأخرى الذي يشكل تحدياً رئيسياً للمخططين الاقليميين وإن بغداد أخذت تمتد تبعثراً في الاقليم المركزي على امتداد مختلف الطرق الرئيسية وقد بدأ برنامج التنمية الريفية العراقي بتخفيف هذا التفاوت .

٢/٢ - توزيع ومبادلة الموارد ينبغي أن يحاول تحقيق تنمية متوازنة في ما بين بغداد ( العاصمة ) والمدن والمدن الثانوية وبقية المدن والمناطق الريفية . إذ تنقسم المستوطنات البشرية في العراق بتفاوت واسع في مستويات المعيشة من اقليم لآخر وبين المناطق الحضرية والريفية وبين المستوطنات الكبيرة والصغيرة وضمن المستوطنات القائمة بذاتها .

٢/٣ - معدلات النمو الحضري العالية في بغداد والمدن الثانوية سببت تنمية غير متوازنة في الاقليم الأوسط والعكس بالعكس والتي خلقت هوة واسعة بين منطقة ذات فعالية اقتصادية مكثفة داخل المدن والمناطق المحيطة وبين بقية أجزاء القطر الذي بقي على الاستعمال للزراعي أو أرض خالية عديمة الاستعمال .

رأياً : الجهود التخطيطية المبذولة لاعداد التصميم الاساسي لمدينة بغداد والسيطرة على النمو الحضري فيها :

منتطرق في هذا الجزء من البحث إلى المحاولات والجهود التخطيطية التي بذلت ولا زالت لاعداد التصميم الاساسي لمدينة بغداد لغرض السيطرة على النمو الحضري فيها وتجدر الاشارة هنا أن مثل هذه المحاولات كانت قد بدأت قبل فترة طويلة إذ أن أولى هذه المحاولات بدأت سنة ١٩٣٦ .

وفيما يلي ندرج هذه الجهود حسب تسلسلها الزمني :

١ - كان أول جهد يبذل لاعداد تصميم أساسي كما أشرنا في أعلاه هو عام ١٩٣٦ من قبل والذي صمم لإنلام مع النمو الحضري المتوقع والاستيعاب مكاني كحد أعلى مقدار نصف مليون نسمة ولكن لم يوفق هذا التصميم لعدم مواكبته للتطور والنمو الحضري الذي شهده بغداد خلال تلك الفترة بحيث تجاوز عدد نفوس بغداد النصف مليون نسمة سنة ١٩٤٧ .

## ٢ . للتصميم الأساسي المعد من قبل (MINOPRIO & SPENCLEY & P.W MACFARLANE) سنة ١٩٥٦ . شكل رقم (٤) .

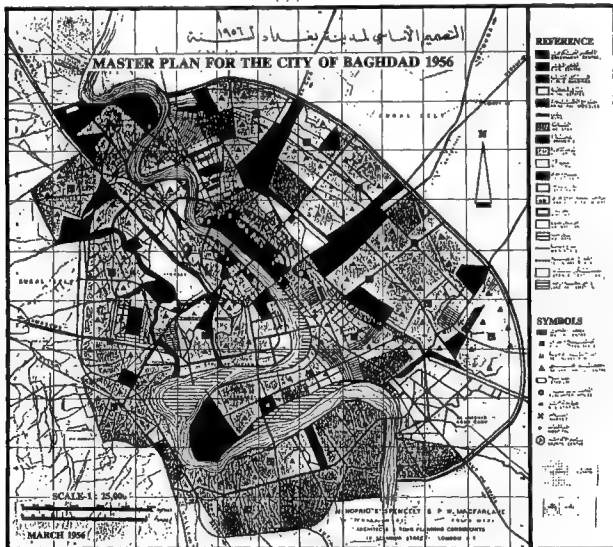
كان هيكل المدينة المقترح ضمن هذا التصميم هو شعاعي بقطر ١٨ كم ويحيط بها حزام من الأراضي الزراعية بعرض (٢) كم لمنع الانتشار العشوائي للمدينة خارج هذا النطاق وقد تم وضع هذا التصميم على أساس أن بغداد ستكون من امتداد (١/٥) مليون نسمة كحد أعلى للسنوات الخمسين القادمة أي لغاية ٢٠٠٦ وكان الواقع أن هذا العدد من السكان قد تم تجاوزه بعد مرور (١٠) سنوات فقط أي في سنة ١٩٦٥ وذلك لاهمال هذا التصميم للهجرة المتوقعة من الريف إلى المدينة التي كانت تشكل نسبة كبيرة من مجموع الزيادة السكانية .

## ٣ . للتصميم الأساسي المعد من قبل (Greek Firm of Doxlad Associates) شكل رقم (٥) .

في سنة ١٩٥٨ كلت شركة دوكسلايدس اليونانية لوضع تصميم أساس تفصيلي لمدينة بغداد يأخذ بعين الاعتبار التصميم الأساسي المعد من قبل مونوريو والتي زينت مساحة للتطوير خلال هذا التصميم من (٢٠٤) كم<sup>٢</sup> إلى أكثر من (٥٠٠) كم<sup>٢</sup> .

ويختلف هذا التصميم عن التصميم الأساسي السابق من ناحية شكل وتركيب المدينة فالشكل المقترح كان مستطيلاً تقريباً بأبعاد ٣١ × ١٨ كم مع اعطاء أهمية كبرى لنهر دجلة وتضمن المخطط تقديم تصاميم مفصلة لبعض المناطق السكنية من بغداد واقترح بناء ثلاث قرى طويلة نفذ منها قناة الجيش عام ١٩٦٠ إلى الشرق من نهر دجلة وبموازاته . وقد كانت الطاقة الاستيعابية المقترحة لهذا التصميم بحدود (٢) مليون نسمة العشرين سنة القادمة أي لغاية ١٩٧٨ والذي تم تجاوزه هذا العدد قبل سنة ١٩٧٠ .

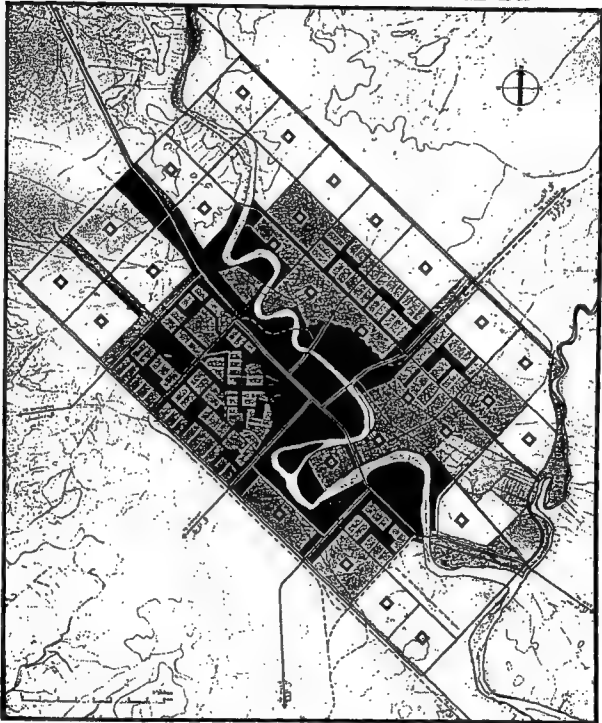
شكل رقم (٤)



شكل رقم (٥)

# التصميم الأساسي لمدينة بغداد لسنة ١٩٥٩م

## MASTER PLAN FOR THE CITY OF BAGHDAD 1959



<p>مناطق سكنية Residential Areas</p> <p>مناطق تجارية Commercial Areas</p> <p>مناطق صناعية Industrial Areas</p> <p>مناطق خضراء Green Areas</p>	<p>مناطق حكومية Government Areas</p> <p>مناطق تعليمية Educational Areas</p> <p>مناطق طبية Medical Areas</p> <p>مناطق ترفيهية Recreational Areas</p>	<p>مناطق عسكرية Military Areas</p> <p>مناطق أمنية Security Areas</p> <p>مناطق دفاعية Defensive Areas</p> <p>مناطق استراتيجية Strategic Areas</p>	<p>مناطق زراعية Agricultural Areas</p> <p>مناطق مائية Water Areas</p> <p>مناطق جبلية Mountainous Areas</p> <p>مناطق صحراوية Desert Areas</p>
---	---	--	--

#### ٤ - التصميم الأساسي للمد من قبل (POLSERVICE) .

بدأت أعمال التصميم سنة ١٩٦٥ وإغاية ١٩٦٧ من قبل الفريق البولوني بولسرفيس وتجدر الإشارة إلى أن هذا التصميم يمثل أولى المحاولات الجادة في وضع تصميم أساسي لمدينة بغداد وفق دراسات ومسوحات مستفيضة تناولت جميع القطاعات . ولأهمية هذا التصميم منحاول التعريف به بصورة أكثر تفصيلا وكالاتي :

##### ٤/١ - المبادئ الأساسية للتصميم :

يستند التصميم الأساسي علي احتمالات التطور الاقتصادي والاجتماعي لمدينة بغداد بالنسبة لتطور العراق بصورة عامة والمنطقة الوسطى منه بصورة أساسية طالبا وتيسياً لاستعمال الأرض في المدينة ضمن حدود أمانة العاصمة للفترة المنتهية في سنة ١٩٩٠ كما أوصحته مختلف الخرائط بمقاييس ١/٢٠٠٠٠ وقد شملت الدراسات التخطيطية لبغداد التعرف على أدوارها الهامة ووظائفها ونموها المتوقع خلال العشر سنوات التي تلي تاريخ التصديق وتلخص فيما يلي أهم مميزات مدينة بغداد كما أقرتها تلك الدراسة .

٤/١/١ - وضعية بغداد كعاصمة للجمهورية العراقية ومركزها البالغ الأهمية الذي سوف ينمو نمواً مرتبطاً ارتباطاً مباشراً مع نمو وتطور البلاد جميعها لأنها المركز الأهم من النواحي السياسية والاجتماعية والفكرية والاقتصادية .

٤/١/٢ - وظيفة بغداد كمركز ديني مرموق سينمو بصورة تتناسب ونمو المجتمع الاسلامي في العالم .

٤/١/٣ - وظيفة بغداد كمركز اداري وثقافي وتربوي سيتطور كثيراً بالنظر إلى ازدياد احتياجات البلاد في هذه الميادين وكذلك لأهمية بغداد الكبرى بالنسبة للعالم العربي .

٤/١/٤ - وظيفة بغداد باعتبارها المركز الأهم للخدمات التجارية والمهنية وباعتبارها مركزاً للتوزيع و ستزداد أهميتها بالنسبة لمنطقة العراق الوسطى وخاصة بالنسبة للمدن والقرى الكائنة في جوارها وضواحيها .

٤/١/٥ - وظيفة بغداد كبراية عامة لدخول الحركة السياحية للعراق وستتم هذه الوظيفة كثيراً لمسبب جاذبية العراق وشهرته وما يتمتع به من سمعة دولية باعتبارها مهداً لعدة حضارات وديانات قديمة .

##### ٤/٢ - الاقتراحات والتوصيات التي يتي عليها التصميم :

##### ٤/٢/١ - التركيب السكاني :

- افترض التصميم أن حركة الهجرة إلى بغداد ستتمول بدرجة ما إلى المراكز الحضرية الأخرى بناءً على اتخاذ سياسة وطنية نتيجة لتشجيع الإعمار الاقتصادي المتوازن وإلى تحضر شامل للبلاد والابتعاد عن مبدأ التركيز على بغداد وحدها وبطي بعض المدن الكبيرة دون غيرها .

- لذلك توقع التصميم أن يزيد عدد سكان بغداد ( ضمن حدود أمانة العاصمة ) من حوالي ( ١/٥ ) مليون نسمة سنة ١٩٦٥ إلى ( ٤ ) مليون نسمة سنة ١٩٩٠ وأن عدد سكان مدينة بغداد وضواحيها سيصل إلى ( ٦ ) ملايين نسمة وسكان المنطقة الوسطى من العراق إلى ( ١٢ ) مليون نسمة .

##### ٤/٢/٢ - التركيب الوظيفي :

- افترض التصميم أن منطقة إعمار المدينة ستكون حتى سنة ١٩٩٠ ضمن حدود أمانة العاصمة مساحة ٨٦٣ كيلو متراً مربها ستوسع من ٢٣٩ كم<sup>٢</sup> إلى ٤٣٠ كم<sup>٢</sup> .

##### ٤/٢/٣ - الصناعة :

- اقترح التصميم ما يلي :
- تطوير الصناعات والأنصاف الانتاجية الموجودة .
- تعيين مواقع للصناعات الجديدة .
- عدم تشجيع امتداد المدينة وضواحيها على مواقع الصناعات الثقيلة والمضرة .
- زيادة المناطق المأمنة المخصصة للاستعمال الصناعي وإعادة تعيين للمواقع لبعض الصناعات الحالية والترحيل التدريجي للصناعات الصغيرة والإيدوية وتصلوب المعجلات من المنطقة المركزية إلى مراكز القطاعات وكذلك ترحيل معامل الطابوق من المدينة إلى مواقع خارجية .

##### ٤/٢/٤ - التجارة والأعمال :

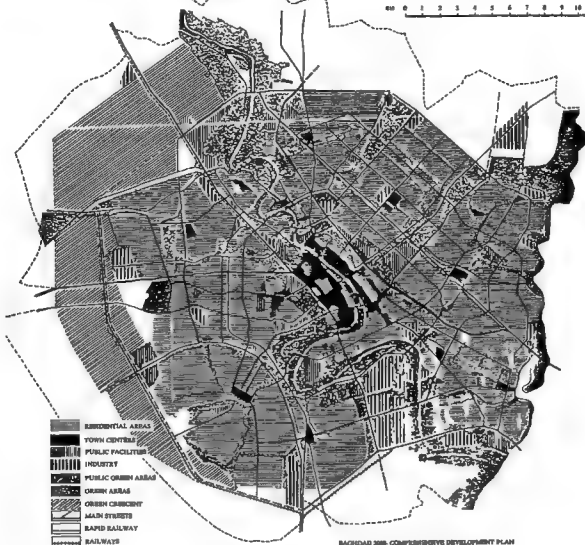
- اعطى التصميم في هذه الميادين إلى مد و توسيع مراكز التسويق ومراكز الأعمال وإيجاد مراكز متكاملة للقطاعات وتوفير الاكتفاء الذاتي لها بحيث تلي الاحتياجات الحالية المتنوعة للقطاع واسع وبهذا سيكون بالإمكان تنويع الشكل المعماري الذي تتفقه المدينة بصورة عامة .

التصميم الاتحادي للشامل لمدينة بغداد  
للفترة ٧١ - ١٩٧٢

شكل رقم (٦)

INNER CITY - STRUCTURE IN 2000

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



BAGHDAD 2000 COMPREHENSIVE DEVELOPMENT PLAN  
POLYTECHNIC & MEASUREMENTS BRANCH POLAND SEPTEMBER 1993

٤/٢/٥ - النقل :

- افترض التصميم في هذا المجال ما يلي :
- سيكون الحد التقديري للسيارات سنة ١٩٩٠ نسبة مئة سيارة لكل ألف شخص .
- بنى نظام تصنيف موحد للشوارع وتقاطع الطرق من الناحية الوظيفية والتقنية ويشمل ذلك ادخال طرق المرور المريرة ذات المداخل المحدودة وأنظمة المرور الملائمة .
- تنظيم وملاط النقل العام في المدينة .
- ادخال نظام مواقف السيارات .

٤/٢/٦ - المناطق الخضراء :

بين التصميم ضمن هذا المجال بزيادة كبيرة في مناطق التسلية والمنزهات عن النسبة الموجودة حينها والبالغة (٣) أمتار لكل شخص إلى (١٣/٥) متر مربع لكل شخص وتصل المساحات الخضراء ببعضها بشكل منسق وتغلغل المناطق السكنية بحيث ترتبط المنزهات المركزية والأماكن المقترحة والمنزهات الخارجية الأخرى .



وكذلك توفير نظام منسق للغابات والحزام الأخضر الواقي من الجهة الشمالية الغربية من المدينة واليساتين والحدائق مع تهيئة سهل الوصول إلى هذه المناطق بسهولة .

#### ٥ - التصميم الاتمالي الشامل المعد من قبل (Palservice) للفترة ١٩٧١ - ١٩٧٢ شكل رقم (٦) .

يعتبر هذا التصميم مكملاً للأعمال والجهود السابقة التي تمت سنة ١٩٦٧ وتم الاتفاق مع الفريق البولوني بتحضير التصميم الاتمالي الشامل المبني على إعادة النظر وتطوير السابق وتشخيص للمشاكل التي ظهرت واستجبت خلال تلك الفترة وأهمها :

٥/١ - وجود هجرة مستمرة تشكل ضغطاً سكانياً على المدينة ففي الفترة بين ١٩٤٧ - ١٩٧١ زاد عدد سكان المدينة حوالي ( ١ / ٧ ) مليون نسمة وفي خلال الفترة ١٩٦٥ - ١٩٧١ زاد سكانها على ( ٥٣٠ ) ألف نسمة وحوالي ٧٠٪ من هذه الزيادة كانت نتيجة للهجرة إلى بغداد .

٥/٢ - النسبة المتوية للعاملين من سكان مدينة بغداد حوالي ( ١٦ - ١٨ ٪ ) من سكانها وهي نسبة واطلة بالمقارنة مع الدول المتقدمة .

٥/٣ - تتصف الحالة السكنية للمجموعات المختلفة من السكان بتيان كبير في الكثافة السكنية وبمعدل عدد الساكنين في الوحدة السكنية ومستوى المحيط السكني وهناك علاقة مباشرة مترابطة بين المستوى الاقتصادي للسكان وأحوالهم المعاشية .

٥/٤ - ارتفاع المستوى الثقافي لسكان مدينة بغداد عن المعدل لمجموع سكان العراق .

٥/٥ - الزحام الشديد للسيارات والمشاة في ساعات الذروة هو من خصائص مدينة بغداد .

٥/٦ - نقص في شبكات الشوارع .

٥/٧ - نقص في الحدائق العامة والمناطق الخضراء .

٥/٨ - ان القيم والخواص المعمارية والتي هي شواهد على تطورها التاريخي بدأت تهلى وتفتقر بسرعة كما ان المناطق السكنية التقليدية تتهدم نتيجة لأعمال أصحابها ولعدم صيانتها ولنقص التشريعات اللازمة للحفاظ على القيم التاريخية .

من كل ما تقدم ولغرض تطوير مدينة بغداد ووضع تصميم متكامل لها ولأخذ على عاتقه وضع الحلول اللازمة للمشاكل المطروحة وتبينة طموحات القيادة تم اعداد التصميم الاتمالي الشامل الذي يعمل به حالياً في تخطيط بناء مدينة بغداد وتطويرها الحضري . ولأن أهم التزامات هذا التصميم هي :

- المدى الزمني للتصميم هو لخالية سنة ٢٠٠٠ .

- يشمل حدود أمانة العاصمة .

- يكون منسجماً مع التصميم الاساسي للمدينة الذي قامت بتحضيره الفرقة البولونية سنة ١٩٦٧ ويشمل هذا التصميم ما يلي :

- تقرير يحدد طريقة العمل والمشاكل والمساكنات والاقتراحات والمستويات والمقترحات التخطيطية للالتزامات للتنفيذ والأنظمة والسيطرة المعمارية للمدينة وغيرها من اللواحي الأخرى .

- مجموعة من الخرائط بمقياس ١/١٠٠٠٠ تحتوي على (٢١) خارطة لاستعمال الأرض .

- خارطة شبكة الشوارع وتصنيفها .

- التصميم الاتمالي للسنوات العشر الأولى بمقياس ١/٢٠٠٠٠ .

#### ٦ - التخطيط الاتمالي المتكامل لمدينة بغداد :

في عام ١٩٨٢ بدأت الدراسات تحت عنوان التخطيط الاتمالي المتكامل للعاصمة بغداد والمعروفة بمشروع بغداد ٢٠٠١ ولا تزال جارية بإشراف مجموعة الشركات الاستشارية اليابانية وبمشاركة خبرات عالمية لدول متقدمة في مجالات التخطيط والتنمية . وتتكون الدراسة من ثلاث مراحل ومن المؤمل ان تنتهي المرحلة الأولى في النصف الأول من عام ١٩٨٦ وتعتبر أول دراسة تقام على مستوى الاقليم إذ لا تشمل مدينة بغداد فحسب وإنما تشمل أيضاً ما يحيط بها وهو ما يطلق عليه ( بغداد الكبرى ) ويعبراً لآخرى المناطق المحيطة ببغداد والتي تتأثر تأثراً مباشراً بعملية التطور الحضري ، وكذلك تتعدى الدراسة ببغداد الكبرى لتشمل ( اقليم العاصمة ) حيث توجد الارتباطات الاجتماعية والاقتصادية مع بغداد .

وبعبارة أخرى فإن الدراسة مستطفي المناطق التالية :

( أ ) - اقليم العاصمة بنصف قطر ١٠٠ - ١٢٠ كم .

( ب ) - منطقة بغداد الكبرى بنصف قطر ٥٠ - ٦٠ كم .

( ج ) - مدينة بغداد ضمن حدود أمانة العاصمة .

انظر الشكل رقم (٧) الذي يبين مناطق الدراسة أعلاه .

ومن المهام الرئيسية لهذه الدراسة هي :



- ٦/١ - مهمة المعالجات المستعجلة والتنسيق بين المشاريع .
- ٦/٢ - مهمة الدراسة والتحليل وتتلخص في وضع ما يلي :  
- الاطار الاقليمي .  
- هيكل بغداد العظمى .  
- المخطط الابتدائي لاستعمالات الأرض لمدينة بغداد .
- ٦/٣ - مهمة بناء وتطوير نظام المعلومات لجنداد العاصمة باستخدام الحاسب الالكتروني .
- ٦/٤ - مهمة المسح المدني الشامل لمدينة بغداد .
- ٦/٥ - مهمة تطوير القدرة الادارية للمناطق الحضرية وإدخال الحاسب الالكتروني في هذا المجال .

خامساً : مشاكل ومعالجات النمو الحضري في مدينة بغداد :

#### ١ - المعالجات الاقتصادية .

( فرص العمل - النقص في الأيدي العاملة ) .

ان المصوبات الشاملة لاستعمالات الأرض والخدمات المدنية التي اجريت في نهاية سنة ١٩٧١ والتصف الأول من سنة ١٩٧٢ أظهرت أن النسبة المئوية للماثلين من سكان مدينة بغداد هي حوالي ١٦ - ١٨ بالمائة من سكانها حسب البيانات الصادرة الرسمية غير عالية ولكن اذا اريد تحقيق رفع مستوى المعيشة لأكثر عدد من السكان كهدف أساسي فإن هذا يقتضي زيادة توفير مجالات العمل في قطاعي الصناعة والخدمات ولكن الطفرة الكبرى التي حدثت في عهد الثورة المباركة من زيادة كبيرة في الدخل القومي للعام وتزايد الطلب على الخدمات والمنتجات المختلفة أدى إلى تبدلات جذرية في نمط الحياة في المدينة وحدوث تبدلات كبيرة في الهيكل الاجتماعي والاقتصادي وتفجير الطاقات وإنشاء المشاريع الصناعية والخدمية الجبارة . كل ذلك رفع مجالات العمل بحيث تم الاستعانة بالأيدي العاملة من الدول الأخرى المجاورة .

#### ٢ - الإسكان :

ان المصوبات الشاملة التي اجريت سنة ١٩٧٢ أثبتت أن الحالة السكنية للمجموعات المختلفة من السكان تنصف بتباين كبير في الكثافة السكنية ومعدل عدد المساكن في الوحدة السكنية ومستوى المحيط السكاني . وهناك علاقة مباشرة مترابطة بين المستوى الاقتصادي للمساكن وأحوالهم المعاشية .

لذلك تم اتخاذ الاجراءات التالية لتقليل هذا التباين :

- ٢/١ - اجراءات خاصة في المجالات المالية والإدارية والملاقات العامة .
- ٢/٢ - اجراءات تعديلات في الترميمات الخاصة في المباني وتنظيم مساحات القطع السكنية والتصاميم المعمارية .
- ٢/٣ - إنشاء المشاريع السكنية والتعمير الكبرى من قبل القطاع الاشتراكي .
- ٢/٤ - زيادة مساهمة القطاع الخاص في مشاريع التعمير .
- ٢/٥ - القيام بالمشاريع الخاصة باعادة تعمير الاحياء السكنية التي هي دون المستوى القياسي المقبول للسكن وكذلك حماية المناطق ذات الأهمية الخاصة .
- ٢/٦ - ان زيادة ضغط الهجرة على المدينة أدى إلى الزيادة المستمرة في السكان كذلك اتخذت الاجراءات الخاصة ببناء العمارات السكنية وذلك لزيادة عدد السكان الذين يقطنون الممارات السكنية ذات الشقق المتعددة .

#### ٣ - المرافق والخدمات :

يرتفع المستوى الثقافي لسكان مدينة بغداد عن المعدل لمجموع سكان العراق ومع ذلك فإن المسح الذي أجري سنة ١٩٧٢ أثبت أن هناك نقصاً في المدارس في كثير من مناطق المدينة كما أن توزيعها يتفق إلى حد ما مع المستوى الاجتماعي والاقتصادي للجماعات لا حاجة المنطقة لها .

لذلك فقد تم اتخاذ الاجراءات وصدر قرارات لإنشاء عدد كبير من المدارس وجرى حملة واسعة انشئ بموجبها أعداد كبيرة من المدارس في المناطق الشعبية ذات الكثافات العالية .

ان الحالة التي وجدت عليها المرافق العامة بوضعها أثناء النصح المذكور هي كما يلي :

- ٣/١ - توجد حاجة ماسة إلى إنشاء مأخذ جديد للماء وتحسين المناطق الحالية ومحطات تنقية المياه وشبكة توزيعها .
- وبالفعل تم إنشاء محطات تصفية كبيرة جداً في مدينة بغداد لاجلاني الكرخ وللصافية غطت حاجة المدينة من المياه وكذلك تم تجديد جميع شبكات الأنابيب الرئيسية والفرعية لمصوم مدينة بغداد .
- ٣/٢ - تم إنجاز مشاريع ضخمة جداً لشبكات مجاري المياه القنطرة في بغداد وتم تنفيذ وإكمال جميع الشبكة حيث تم ربط المباني والدور والمعارات عليه وهو يعمل حالياً بكفاءة عالية .
- ٣/٣ - توسيع شبكة مجاري المياه المسطحة ومياه الأمطار إذ إنها كانت لا تتلقى مع توسيع عمران المدينة .
- لذلك تم توسيع الشبكة وأصبحت تغطي جميع مناطق بغداد .
- ٣/٤ - وجوب توسيع القنطرة الكهربائية وتبديل خطوطها .
- قد تم وضع شبكة جديدة للقوة الكهربائية في جميع مناطق بغداد على أحدث الاسس واستعملت لهذه الشبكة الأسلاك المعزولة كيبيلات تمتد تحت الأرض بدلاً من الخطوط الهوائية القديمة .
- وكذلك تم تحسين وإنارة الشوارع الرئيسية والفرعية .

#### ٤ - النقل والمرور :

- كانت شبكة الشوارع غير كافية فإن نقل الأشخاص والبضائع داخل المدينة الكبيرة يعتبر من المشاكل المعقدة ويجب حلها عن طريق المسح والتصميم الحديث وكانت بغداد تشكو من المشاكل التالية في مجال النقل والمراسلات :
- ٤/١ - عدم اكتمال شبكة الشوارع في بعض قطاعات المدينة .
- ٤/٢ - النقص في التصنيف الوظيفي للشوارع .
- ٤/٣ - النقص في المناطق التي تعطي الأهمية الأولى للمشاة وعدم تشجيع مرور السيارات فيها .
- ٤/٤ - الحالة غير المرضية من التابعة للفنية للكثير من الشوارع إلى المناطق المختلفة .
- ٤/٥ - عدم وجود سياسة عامة لإنشاء الشوارع الجديدة .
- ٤/٦ - أن عدد وسعة الجسور كانت غير كافية لحجم المرور .
- ٤/٧ - عدم وجود العدد الكافي من محلات وقوف للسيارات خارج الشوارع وبالأخص مدينة بغداد .
- لذلك وبايمان من الدولة قامت أمانة العاصمة بالتجاولات كبيرة وواسعة في هذا المجال وبطرق علمية حديثة .

ففي أواخر آب سنة ١٩٧٩ قامت شركة ( سكوت ولسون ) البريطانية ودعوة من أمانة العاصمة والاشتراك مع فريق من المهندسين العراقيين المختصين بالقيام بدراسة شاملة للنقل في مدينة بغداد وضواحيها بحيث تهدف هذه الدراسة إلى توفير برنامج عمل بعيد المدى لتطوير نشاط النقل والمرور ونقل الركاب والبضائع في المدينة للإبقاء بمطالبيات المستقبل ولغاية سنة ٢٠٠٠ . كذلك يشمل المشروع أجراء التحسينات والتوسيعات على شبكة المرور الحالية وكذلك اقتراح شبكات جديدة لطرق المرور السريعة التي تغطي عموم المدينة ، وكذلك أجراء التحسينات الآتية لحركة المرور من خلال اعداد التصاميم الخاصة بأضوية المرور داخل العاصمة بغداد وضواحيها وقد تم تنفيذ وإكمال تلك المقترحات وإنشئ معظم الطرق المقترحة سواء كانت للمرور السريع أو طرق داخلية مكملة للشبكات الحالية . وتم اكمال تنفيذ مشروع أثنوية المرور وهي تعمل حالياً بكل كفاءة .

#### ٥ - البيئة :

- إن الظروف المناخية التي كانت سائدة في بغداد سنة ١٩٧٢ وبالأخص فترة الحر الطويلة وانخفاض الرطوبة في الهواء بالإضافة إلى ازدياد السكان في القطع السكنية الصغيرة التي تغل من الحدايق الخاصة وقلة المساحات الخضراء العامة جلبت انتباه المسؤولين والمخططين بضرورة توفير المناطق الخضراء وإن ذلك له أهمية بالغة لذلك تم اتخاذ الاجراءات التالية :
- ٥/١ - استملاك أراضي خالية وبساتين وخاصة في المناطق المزروحة وتم تحويلها إلى حدائق عامة .
- ٥/٢ - تم إنشاء حدائق ومتنزهات كبيرة خارج منطقة المركز وقد تم القيام بحملات تشجير واسعة للشوارع والمساكن .
- ٥/٣ - تم وضع تحديدات وتصاميم لإيقاف الضغط الحاصل من أصحاب الأراضي الواقعة على شواطئ نهر دجلة لأن شواطئها التي ذات أهمية بالغة بالنسبة لمدينة بغداد ومن الأهمية بمكان تسهيل وصول سكان المدينة إليها .

## ٦. الحفاظ على المناطق التاريخية في بغداد :

إن مسألة الحفاظ على المناطق التاريخية في بغداد كحدود الاعتبارات الأساسية في تخطيط هذه المدينة للقرن الحادي والعشرين تتخذ أهمية خاصة نظراً لما يترتب عليه من تأثير قومي معنوي على بغداد كمركز لعاصمة العراق ولأحد أهم مراكز الحضارة العربية ولا تتبع أهمية الحفاظ على النسيج المعماري والحضري في بغداد في ضرورة الإبقاء على هذا التراث كقيمة تاريخية توثيقية تسجل إنجازات أجدادنا الكبيرة في خلق بيئة عمرانية ذات سمات خاصة ومتميزة فصبب بل أيضاً من ضرورة الحفاظ على النواصل الحضارية للماضي مع الحاضر والمستقبل ، وللخسارة التي أصابت المدن والأحياء التراثية في العراق خلال القرن العشرين كانت كبيرة وجميمة إلى درجة أصبحت فيها أغلب هذه المدن التاريخية تعاني الآن من فقدان هويتها وشخصيتها للحضارية المتميزة السابقة ولأن أغلب المدن التاريخية أصبحت خلال العقود الأخيرة المركز الاقتصادي والاداري لمدن حديثة كبيرة فإن هذه المراكز التاريخية استقطبت النسبة الأكبر من التطوير الحديث على حساب إزالة مساحات شاسعة من النسيج التاريخي لها . هذا إضافة إلى أن أغلب هذا العمران الحديث لم يتعامل مع خصائص المركز التاريخي لا من ناحية الوظيفة ولا القياس ، لذلك فإن مراكز المدن للتاريخية أصبحت الآن مشوشة ومربكة وفقدت تماسكها الحضري بسبب الخلط الكبير والتهابن الواضح الذي حصل بين ما هو قديم متميز وحديث مبهين يفتر إلى الانتماء المكاني ولعل أحد أهم أسباب هذه الخسارة في التراث المعماري والحضاري للمدن العراقية كان عدم وجود الرغبة الحقيقية أو التفهم العلمي والحضاري لدى الجهات التخطيطية سابقاً لأهمية الحفاظ عليه . لكن الدعم السياسي المباشر والدفع المعنوي والمادي الكبير الذي حصل خلال السنوات الأخيرة للمشايخ الحفاظية في التطور عامة وفي بغداد خاصة ساعد على إيقاف هذه الخسارة إلى حد كبير وقامت الجهات التخطيطية والبلدية بأعداد الدراسات والمبررات اللازمة لتحديد المناطق التراثية وتخصيص مفرداتها الهامة وقامت فعلاً بتنفيذ بعض المشاريع الصوفية .

إن هذه التطورات الإيجابية لدى الجهات المسؤولة على مستقبل مدينة بغداد وبالأخص أمانة العاصمة تؤثر بضمآن مستقبل النسيج التراثي لبغداد في القرن الحادي والعشرين ، كذلك فإن التزايد الواضح في الوعي والانتماء التراثي لدى المواطن مبرق حتماً من اندفاع هذه الجهات نحو حماية هذا التراث واستغلاله أيضاً كخزين هام للاستثمار في العمران الحديث من أجل التوصل إلى الخصوصية والاستمرارية الحضارية .

## الدراسات الحفاظية في بغداد :

لم تأخذ أغلب التساميم الأساسية التي أعدت منذ الثلاثينات مسألة الحفاظ على المناطق التاريخية في بغداد وتطويرها بالأهمية اللازمة وفي الحقيقة أملتنا كلاً ، ومن الممكن القول بأن أول دراسة حفاظية شاملة جرت على منطقة قديمة في بغداد هي الدراسة التي أعدها شركة (بول ميرويس) للكاتمية في ١٩٧٢ والتي تضمنت مسحاً كاملاً لجميع الدور فيها ومقترحات حفاظية وتطويرية للمنطقة القديمة ، لكن هذه الدراسة لم تؤخذ بالمجدية الكافية ولم ينفذ من مقترحاتها إلا القليل وفي الواقع قامت أمانة العاصمة في منتصف السبعينات بإزالة مملحة تراثية كبيرة حول المشهد للكاتمي لأجل توفير مواقف كبيرة للسيارات ولكن الامانة منذ ١٩٨٠ وحتى الآن قامت بدراسات تخطيطية وحفاظية عديدة على الكثير من المناطق في بغداد ومنها :

- ١ - دراسة حفاظ وتطوير الكاتمية ١٩٨٠ ( ٦٦,٥ هكتار )
- ٢ - دراسة حفاظ وتطوير باب الشيخ ١٩٨٠ ( ٣٨ هكتار )
- ٣ - دراسة حفاظ وتطوير منطقة الكرخ القديمة ١٩٨٢ ( ١٠/٥ هكتار )
- ٤ - دراسة حفاظ وتطوير منطقة الأحمديّة ( الميدان ) ١٩٨٢ ( ٤ هكتار )
- ٥ - دراسة حفاظ على منطقة العمار وعبد النصارى ١٩٨٢ ( ١٢ هكتار )
- ٦ - دراسة حفاظ وتطوير شارع أبي نولس ١٩٨٢ ( ١٣ هكتار )
- ٧ - دراسة حفاظ وتطوير منطقة البتاوين ١٩٨٤ ( ٥٤٤ هكتار )
- ٨ - دراسة حفاظ وتطوير الرصافة

هذا إضافة إلى دراسات أخرى تضمنت بعض أجزاء المناطق التاريخية ومنها :

- ١ - دراسة تطوير شارع الخلفاء وضفة نهر دجلة ١٩٨١
- ٢ - دراسة تطوير شارع الكفاح ١٩٨٢
- ٣ - دراسة تطوير شارع الشيخ عمر ١٩٨٢
- ٤ - قانون ونظام البناء لمدينة بغداد ١٩٨٤
- ٥ - مشروع صيانة الدور التراثية في الكاتمية والكيلاني وشارع حيفا ١٩٨٢ - ١٩٨٤

## ٧ - إدارة النمو الحضري في المستقبل :

ان أمانة العاصمة تقوم حالياً بدراسات مفصلة لوضع تخطيط متعدد المستويات لبغداد ولبغداد الكبرى ووضع استراتيجيات وسياسة تحضر واضحة لمدينة بغداد مرتبطة بالتخطيط العام للإقليم والقطر .

لذلك فإنها تقوم بتطوير كواديها التخطيطية وتطوير أنظمتها الادارية وقوانينها ووضع أنظمة جديدة للسيطرة الحضرية . ولنا والتقون من أنها سوف تقوم بذلك بكل كفاءة ومقدرة وخاصة ان ذلك يرضى بمساندة ودعم القيادة الحكيمة العليا للدولة ..

والله الموفق .



## الخصائص التخطيطية لمدينة بغداد منذ نشأتها

وحتى عام ١٩٥٨ م

دكتور / شاكر سلمان التليدي

### ١ - المقدمة :

امتازت مدننا العربية بقدرة حضارتها ، ومعقل حضارات ترجع إلى عهود ما قبل الفينيقيين والرومان ، ونجد في العديد من متاحف العالم روافق وأثار لمخططات ورسوم تعود إلى فترات زمنية وأغلة في القدم ، تظهر عراقة حضارتنا وأصلها تاريخ امتا . ان أغلب المدن العربية العريقة امتازت خلال فترة نموها وتوسعها بالاحتفاظ بطابع متميز ملته عليها ظروفها الطبيعية وامكاناتها المادية ، غير ان العوامل المشتركة التراثية والبيئية والدينية اصبحت على المدينة العربية تكة خاصة وطلبا اسلاميا متميزا شمل المساجد والمدارس ودواوين الحكومة والمستشفيات واعطاهما ابعادا تزخر بالبساطة والجمال . لقد اظهرت العمارة العربية الاسلامية للمعالم الحضارية التي تعبر عن عادات المجتمع وميله وطبيعة العلاقات الاجتماعية المتينة التي تربط بين ابناء المحلة الواحدة ، وبسبب العوامل الجوية القاسية نجد ان الاحياء السكنية قد شيدت بحيث ان المنازل فيها قد تلاصقت جدرانها واحاطت بها اسوار عالية ، كما ولها اعتمدت في الاتارة والتهوية على الفناء الداخلي الذي تتوزع فيه الاشجار اليابسة والنافورات ذات التصميم المعماري الاصيل . اما شبكة الطرق الداخلية فانه تتميز بكونها ازقة وممرات ضيقة مما اثر تأثيرا مباشرا على طبيعة الاتصالات فيها . كما انها اعطت الحي السكني طابعا خاصا يميزه عن غيره من الاحياء الاخرى . وشغلت القباب والمنازل ذات الالوان الزاهية مواقع ظاهرة زالت المدينة العربية الاسلامية جمالا ورونقا ) ، وغير مثال على تلك مدينة بغداد والتي تم انشاؤها كعاصمة للدولة العربية الاسلامية وبقيت لفترة طويلة مركزا للعلم والمعرفة ومنارا تستضيء به اغلب اقطار المعمورة . وفي السنوات الاخيرة تغيرت معالم مدينة بغداد وطغى على مبانها طابع غريب عنها ، بعيد كل البعد عما ورثته من التراث والحضارة العربية الاصيل ، تمثل فيما تم نقله عن المدينة العربية ، بالرغم من عدم ملامته في أغلب الاحيان لظروفنا وتقاليدها ، وخصوصا بعد دخول القوات البريطانية العراق ، واكتشاف موارد اقتصادية جديدة ، كالنفط ، فجرت الحركة العمرانية في القطر بشكل عام . وفي مدينة بغداد بشكل خاص . مما حدى بالمخططات المسؤولة إلى اتخاذ اجراءات واصدار تعليمات تساعد على اظهار المباني والمعالم التي تنشأ على الشوارع الرئيسية بشكل يتماشى والمحافظة على التراث وينسجم مع روح العصر .

### ٢ - تأسيس مدينة بغداد وتوسعها :-

#### ٢ - ١ - تأسيس المدينة :

اُنشئت مدينة بغداد في زمن الخليفة العباسي الثاني ( ابو جعفر المنصور ) عام ١٤٥ للهجرة والمصادف عام (٦٥٢) ميلادي في موقع مناسب من النواحي العسكرية والاقتصادية والبيئية ، قرب الضفة الغربية لنهر دجلة وفي موقع يقترب فيه النهر من نهر الفرات .

لقد كان انشاء المدينة بشكل مدور ويمساحة تقدر بـ ( ٣١٤ كم<sup>٢</sup> )<sup>(١)</sup> وفي منطقة عامرة بريها ومزارعها ، وفي موضع متوسط بين البصرة وواسط والكوفة والموصل .

لم يبق من المدينة التي شيدها المنصور أي اثر يستدل به على موقعها ضمن حدود مدينة بغداد الحالية ، إلا أن الدكتور أحمد موسوعة حقق موقعها بين الكاظمية وبرايا والكرخ غربا ونهر دجلة شرقا وقرية سونايا ونهر الصراة جنوبا . الخارطة (١) .

(١) د . سوسة أحمد ، د . جواد مصطفى ، د . مكية محمد ، أ . محروق ناجي : نقلة المهتمين العراقية ، ١٩٦٨ .

من أهم الخصائص التخطيطية التي تميزت بها مدينة المنصور للمدورة خارطة (٢) والتي قام بتحقيقها كل من الدكتور مصطفى جواد والدكتور أحمد مومسة وهي :

- ١ - إنشاء المدينة على شكل دائري محصن بمساحة تزيد عن ٥ كم ٢ .
- ٢ - كان للمدينة سوران احدهما داخلي والآخر خارجي يحيطه خندق عميق يستمد مائه من نهر الفرات بواسطة نهر كرخايا .
- ٣ - من الممكن اعتبار ان طرق المدينة وسكناها اتبعت عند تخطيطها التنظيم الدائري الشعاعي .
- ٤ - اشتمل مركز المدينة الحكومي والديني على قصر باب الذهب وقصر القبة الخضراء وجامع المنصور وتحيط بهما قصور اولاد المنصور ودواوين الحكومة .
- ٥ - قسمت المدينة إلى أربعة قطاعات متساوية بواسطة طريقتين متعامدين يتقاطعان عند مركز المدينة ويؤدي كل طريق في نهايته الاخرى إلى باب من ابواب المدينة الاربعة .
- ٦ - تم عزل الاسواق والمناطق التجارية عن المناطق السكنية حفاظا على راحة المواطنين .

## ٢ - ٢ - التوسع خارج حدود المدينة المنورة :

نتيجة للتطور السريع الذي عم كافة مرافق الدولة فإن عاصمة الخلافة العباسية لم تتمكن من استيعاب الزيادة السكانية التي راقت لذلك ، فامتد العمران خارج اسوار المدينة المنورة . وبعد ان أمر المنصور بتوزيع معظم الاراضي المحيطة بالمدينة على المخلصين ، فأنشأوا القصور لهم ولأقاربهم .

لقد كانت مميزات هذه الفترة هي :

- ١ - توسع المدينة خارج اسوار مدينة المنصور المدورة .
- ٢ - بناء مقر جديد للخلافة على نهر دجلة وخارج سور المدينة سمي بقصر الخلد .
- ٣ - إنشاء محلة كبيرة في الجانب الشمالي الشرقي خارج باب الشام سميت بالحربية وضاحتها بالزبدية (٢) .
- ٤ - اقامة مقبرة في تلك المحلة دفن فيها كل من الامامين موسى الكاظم ومحمد الجواد وأقيم على قبريهما ضريح ضخم هو المشهد الكاظمي الحالي ، والذي يعد أقدم وأهم مرجع تخطيطي في تاريخ مدينة بغداد .

## ٢-٢- إنشاء وتوسع مدينة بغداد في جانب الرصافة :

عندما قدم المهدي ولي العهد من مقلدة استلخس في خراسان ، أمره المنصور ان يصكر بجندة في الجانب الشرقي من نهر دجلة - جانب الرصافة - فقام المهدي ببناء المسجد الجامع وإلى جانبه قصره ، ثم بنى له سورا وحفر خندقا ( خارطة ٣ ) ووزع الاراضي وأوصل الماء إلى منطقته من نهر يستمد مائه من جدول النهرين الذي يستمد مائه - هو الآخر - من نهر دجلة .

وقام المنصور بتوزيع القطع المحيطة بالرصافة في الشمال الشرقي والجانب إلى اخوته وقواد جيشه فتوسع العمران في الجانب الشرقي وشمل مناطق جديدة واحياء سكنية تقع ضمن شمال ومركز مدينة بغداد حاليا ومن الخصائص التخطيطية المتميزة هي :

- ١ - إنشاء محلة الشماسية ومحلة المخرم ومحلة ابي حنيفة والتي اقيم فيها مرقد ابي حنيفة الذي لا يزال قائما لحد الان ويعتبر أهم مرجع تخطيطي للمدينة في الجانب الشرقي .
- ٢ - عرفت ثلاثة جسور على نهر دجلة أولهما في عهد المنصور يربط المدينة المنورة بالجانب الشرقي والجسر الثاني في الشمال وسمي بجسر الشماسية ، أما الجسر الثالث ففي الجنوب ويربط سوق بغداد في جانب الكرخ بسوق الثلاثاء في جانب الرصافة .
- ٣ - من الممكن تحديد مواقع جسور المدينة والتي تم تكورها في المنطقة المحصورة بين جسر الأمة والأحرار حاليا .
- ٤ - بلغت نفوس مدينة بغداد في عهد الخليفة هارون الرشيد ( ١٥٠٠ - ١٧٥٠ ) مليون نسمة .
- ٥ - امتد العمران في الجانب الغربي من الكاظمية شمالا وحتى جسر الاحرار الحالي جنوبا .
- ٦ - أصاب المدينة انحطاط وتدهور نتيجة انتقال مقر الخلافة عام ٢٢١ للهجرة وللصنادف ٨٣٦ م بأمر الخليفة المعتمد من بغداد إلى سامراء .

## ٢-٤- بغداد في العصر العباسي الأوسط والآخر :

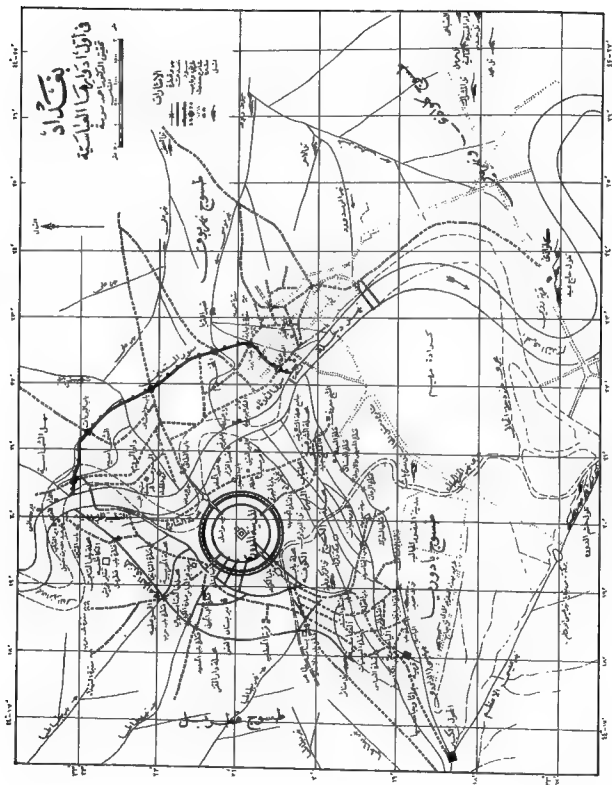
وبعد عودة مقر الخلافة إلى بغداد عام ٢٧٩ هـ المصادف (٨٩٢) أصبح الجانب الشرقي - الرصافة - مقرا لدار الخلافة حيث بنيت قصور عدة امتدت بمحاذاة النهر يحدها سور على شكل نصف دائرة ويقع في المنطقة الغربية من شارع المستنصر حاليا - ( خارطة ٣ ) .

وتميزت المدينة في أواخر عهد بني ليلامسي بما يلي :

(٢) د. الانطونقي رمزية محمد ، ( بناء بغداد في عهد ابي جعفر المنصور ) ١٩٧٥ م

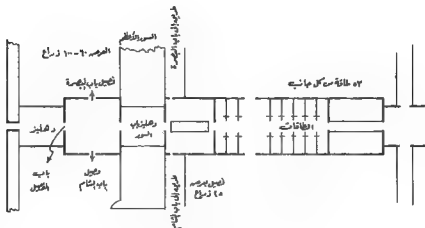
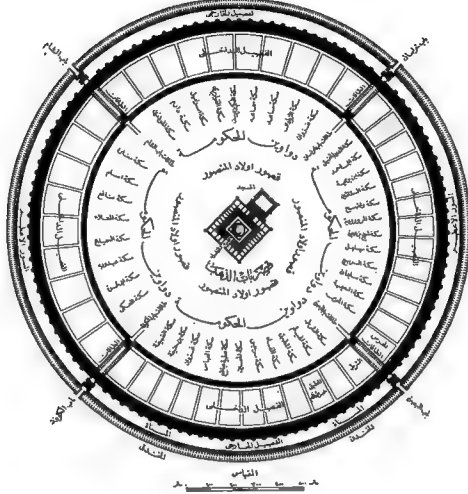


(۱) مختار



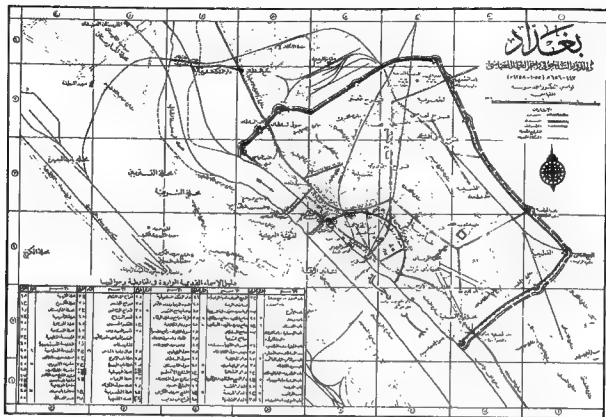
مَدِينَةُ الْمَنْصُورِ الْمَدَوَّرَةُ

تحقيق الدكتور محمد صوفية



خارطة (٢) مدينة المنصور المدورة

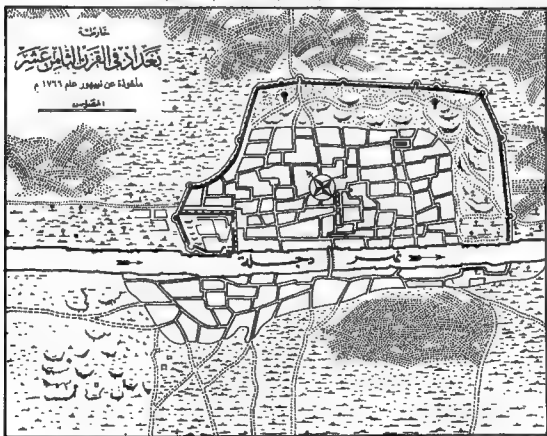
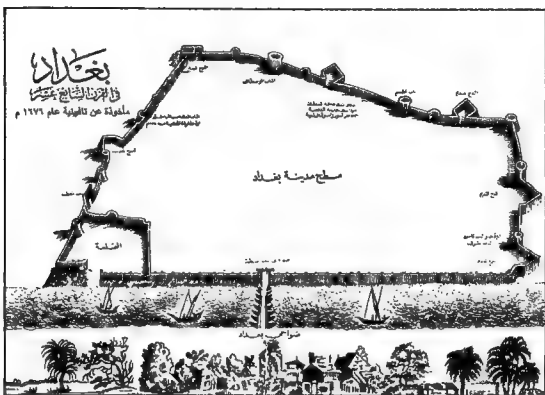
خارطه ( ۳ ) بغداد أواخر العهد العباسي

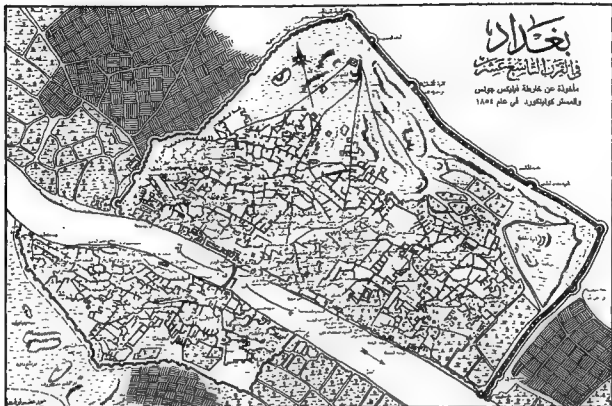


- ١ - ابراز معالم دينية ومنشآت ثقافية لازال أكثرها باقيا لحد الآن ويظهر لنا جمال فن العمارة الإسلامية العربية ، مثل مرقد الإمام أبي حنيفة والحضرة الكيلانية وجامع الخليفة وكنيسه المارمستان والمدرسة النظامية والمدرسة المستنصرية .
  - ٢ - انشاء سور كبير في الجانب الشرقي للمدينة عام ٥١٧ هـ المصادف ١١٢٣ م يتألف من جدار سميك من الأجر تدعمه أبراج عالية وحوله خندق عميق يستمد مائه من نهر دجلة ، وكانت بداية السور قرب باب المعظم حاليا ونهايته عند نهر دجلة في منطقة جسر الجمهورية حاليا .
  - ٣ - كان للسور أربعة أبواب هي المدخل الشمالي وسميت بباب السفطان ( باب المعظم حاليا ) وباب الطغرية وسميت بالباب الواسطاني وباب الحلبية وسميت فيما بعد بباب الططم والباب الرابع باب البصاية وسميت بالباب الشرقي .
  - ٤ - كان للمدينة جسران سمي الأول بجسر سوق الثلاثاء ، أما الثاني فكان يقع عند مشرقة القلطين .
- وفي عام ٦٥٦ هـ المصادف ١٢٥٨ م احتل هولاكو مدينة بغداد وبذلك انتهت مرحلة الحكم العباسي قتل الآلاف وساد المدينة اقتراب والدمار .

٥.٢- بغداد بين نهاية حكم العباسيين وبداية ولاية محدث باشا :

تمتاز الفترة التي مرت ببغداد عند نهاية حكم العباسيين وقبل بداية حكم الرئاسيين (١٢٨٦ هـ. والمصادف ١٨٦٩ م) كونها فترة تدهور مستمر للمدينة نتيجة الفوضىات المتكررة التي تعرضت لها . ومن الممكن الاطلاع على ما وصلت إليه المدينة من خلال وجهة نظر الرحالة والباحثين الأجانب الذين زاروها ورسوموا الخرائط التي توضح لنا المدينة بغفرت زمنية مقارنته . فقد رسم الفرنسي ( جي . بي . ثي . تافرييه عام ١٢٧٦ م ) خارطة لمدينة بغداد ( خارطة ٤ ) تظهر سور المدينة وإبراجها وأبوابها وفتحاتها في جانب الرصافة ، كما أنه بين وجود خمسة جوامع وعشرة خانات فيها فقط . وأن نفوس المدينة في حينها كانت ١٥٠٠٠ ألف نسمة مما يدل على أن المدينة كانت غير مأهولة بالسكان . بينما أعد العالم الدانيماركي ( كارمين بيهور ) عام ١٢٧٦ م خارطة للمدينة ( خارطة ٥ ) مصدحة مساحاً جيداً مبيناً فيها السور والأبواب والقلاع في الجانب الشرقي والغربي . ونذكر بأن عدد الجوامع كان ( ٢٠ ) جامعا عدد الكثير من المساجد الصغيرة وأن عدد الخانات كان ( ٢٢ ) خانا إضافة للكثير من المحلات





خارطة (٦) رسم فيليكس جونز وكوليتكورد عام ١٨٥٤ م

أما الممستر فيليكس جونز والممستر كوليتكورد فقد قلما في عام ١٨٥٤ م برسم خارطة لمدينة بغداد - خارطة (٦) أظهرها فيها المحلات والأزقة لجانبها الشرقي والغربي وحددا فيها موقع السور الغربي للمدينة الذي شيد ( ١٧٧٩ - ١٨٠٢ ) م حيث كان يحتوي على أربعة أبواب هي الكريما في الجنوب وباب الحلة والشيخ معروف في الشرق ، وباب الكاظمية في الشمال . إضافة للسور الشرقي والذي كان لا يزال قائما .

ومن خصائص هذه الفترة :

- ١ - قيام العديد من الرحلات والباحثين الأجانب بزيارة مدينة بغداد ورسم الخرائط التي تظهر لنا معالم المدينة ومنشأاتها في فترات زمنية متفاوتة .
- ٢ - استمرار وجود الأزقة والطرق الملتوية في المناطق السكنية والأسواق .
- ٣ - وجود جسر واحد يربط جانب المدينة الشرقي بالجانب الغربي .
- ٤ - إنشاء سور للمدينة في الجانب الغربي إضافة لوجود سور للمدينة في الجانب الشرقي يساعد على حمايتها من خطر الغزاة .
- ٥ - تميزت المدينة بوجود العديد من المساجد والجوامع والخانات والحمامات .

## ٦.٢- بغداد بين حكم محنت باشا والانتداب البريطاني

تعتبر المرحلة ما بين عام ١٨٦٩ م وحتى الانتداب البريطاني على العراق فترة تطور وانتعاش لمدينة بغداد وبالأخص فترة ولاية محنت باشا ( ١٨٦٩ - ١٨٧١ ) م حيث تم إجراء تغييرات في بعض معالم المدينة وأبنيتها نتيجة نقل مظاهر المدينة الغربية وتميزت بما يلي :

- ١ - تشييد أبنية لمساكن بعض الدول وهي الأمريكية والروسية والألمانية والإنكليزية والفرنسية في القسم الجنوبي من نهر دجلة .
- ٢ - إنشاء بنايات المجلس البلدي والسراي ودائرة البريد .

(٦) المراجع السابق

(٧) د. الأتصاف خالص ، مدينة بغداد ، نموها ، بنيتها ، تخطيطها ، الموسوعة السوفيتية المجلد ١٠٨ ، ١٩٨٢ م .



- ٣ - بناء عدد من المدارس حيث كان عددها (٧٤) مدرسة بضمنها (٦) لغير المسلمين .
  - ٤ - اقامة ابنية عسكرية وصحية وصناعية .
  - ٥ - انشاء خط للترام تجره الخيول بين الكاظمية ومنطقة الجعفرية في الكرخ .
- ومرت المدينة بعد حكم محدث باشا بفرة من الخمول ومع ذلك فقد تم انشاء بعض المشاريع<sup>(٨)</sup> المهمة والتي تطلبتها ظروف

تلك الفترة :

- ١ - مد سكة حديد بغداد - سامراء حيث أن العمل به قد ابتدأ عام ١٩٠٩ .
- ٢ - فتح محطة للاملكي عام ١٩١٠ في الباب الوسطاني .
- ٣ - بناء سدة محيطة ببغداد في الجانب الشرقي سميت بسدة ناظم باشا أو السدة الشرقية لحماية بغداد من الفيضان .
- ٤ - شق الشارع الموصل بين جسر الشهداء والكاظمية وذلك لمساعدة الزوار بالانتقال بين بغداد والكاظمية .
- ٥ - شق شارع الرشيد ليربط منطقة باب المعظم بالباب الشرقي لتسهيل مهمة المواصلات العسكرية بين المواقع العسكرية والمخازن .

في بداية هذا القرن تم رسم خرائط عديدة لبغداد منها خارطة سار وهرزفيلد خارطة (٧) والتي حدد فيها موقع مدينة المنصور وموسر مدينة بغداد الشرقي ومحلاتها . كما وأن رشيد الخوجة رئيس أركان الجيش العثماني كان قد رسم خارطة أخرى ( خارطة ٨ ) عام ١٩٠٨ تظهر بوضوح أكثر معالم المدينة واسوارها . كذلك قام العقيد الركن محمد أمين زكي عام ١٩١٩ م برسم خارطة أخرى لا تختلف كثيرا عن الخارطة السابقة . ولقد قدرت نفوس مدينة بغداد في بداية القرن الحالي بـ (١٨٠) ألف نسمة ويمساحة مقدارها حوالي ٤ كم<sup>٢</sup> لأن أن الكثافة السكانية كانت (٤٠٠ - ٦٠٠) شخص لكل هكتار<sup>(٩)</sup> .

## ٧.٢- بغداد في فترة الحكم الملكي :-

### تطور المدينة في فترة الحكم الملكي :-

لقد تطورت مدينة بغداد خلال فترة الحكم الملكي كونها أصبحت عاصمة العراق ومركزا للتقدم العمراني والثقافي والاقتصادي والاجتماعي ، مما أدى إلى أن تكون المدينة مقرا لاجتذاب السكان من مختلف المدن فتوسعت باتجاه الشمال والجنوب . وأنشئت الدور على الطراز الغربي . والمستشفيات ودواوين الحكومة . وقد كان لاكتشاف النفط في القطر الأثر الكبير على تغيير شامل وتطور عام لمدينة بغداد فقد تم عمل سداد ترابي لواقية المدينة من خطر الفيضان . وعلى الاخص في الجانب الشرقي حيث أقيمت سدة تسمى كل قطاع من أقطاعاتها ببناية كانت السدة المقامة لسكة حديد بغداد - سامراء هي السدة الترابية التي تقع بجانب الكرخ من خطر فيضان نهر الفرات .

وعند تأسيس مجالس الاعمار في بداية الخمسينيات ، تم انشاء مشاريع ارواقية عديدة لحماية بغداد وبقية مدن العراق من خطر الفيضان كمشروع منخفض للثرثار ، وسد دريند خان على دجلة ، وسد دوكان على الزاب للصغير وبحيرة الحجابية على الفرات وبفضل هذه المجالس تم وضع أول تخطيط عام لمدينة بغداد .

لقد كان لظهور السيارة الأثر الكبير على طبيعة الطرق في بغداد . فقد تم فتح العديد من الشوارع الجديدة ؛ حيث أصبحت في جانب الرصافة أربعة شوارع رئيسية توازي النهر وهي شارع الرشيد وشارع الكفاح ( الملك غازي ) وشارع الجمهورية ( الملكة عالية ) وشارع الشيخ عمر وتمتد هذه الشوارع الاربعة بين باب المعظم والباب الشرقي ، اضافة لذلك فإن شارع المستنصر أقرب هذه الشوارع إلى النهر ويمتد لمسافة قصيرة فقط وكذلك فقد تم فتح شارع البوكر العالي وشارع السعدون وشارع ابي نؤاس وبنيت على جانبه الامين المقاهي والكاينويات ، وأصبح مركزا ترفيهيا اجتماعيا حتى يومنا هذا<sup>(١٠)</sup> .

أما في الجانب الغربي من بغداد - جانب الكرخ - فقد تم انشاء شارعين رئيسيين ، يمتد الأول من جسر الأحرار ( الملك فيصل ) إلى الكاظمية ويمتد الثاني من جسر الشهداء ( مود ) إلى خارج حدود المدينة وتمتد بينهما شوارع عريضة عديدة ساعدت كثيرا على تنظيم حركة المرور .

لقد كان عدد الجسور في تلك الفترة لا تزيد عن أربعة فقط جسرمان سبق ذكرهما اضافة لذلك جسر الأئمة العالم وجسر الصرافية الحديدي والذي تدر بمحاذاته سكة الحديد أيضا .

لقد امتد العمران في المدينة طويلا وعلى امتداد النهر ، وساهم السكان مع بعض دوائر الدولة بذلك كدائرة السكك الحديدية والمصرف العقاري وغيرها ، حيث قامت بانشاء احياء سكنية عديدة مثل حي بغداد الجديدة ، وحي المأمون والمنصور والدور

(٨) كرك ريجاد ، بغداد مدينة السلام ، ترجمة د . مصطفى جواد وفؤاد جبول ، الجزء الثاني ، ١٩٦٧

(٩) د . الانثرب خالص ، مرجع سابق

(١٠) الصين ، حيدرآزاق ، للراق قنبا وحيفا ، مطبعة الرنات عينا ، ١٩٥٨ .

الحكومية في تل محمد والأزعرانية والشيخ عبيد والسلام والحرية ومنطقة المطار . كما وتم إنشاء احياء حديثة على النمط الغربي مثل البتاوين والطوية والوزيرية والصالحية . (١١)

لقد كان المركز التجاري في الجانب الشرقي من بغداد . في منطقة الرصافة يشمل شارع الرشيد والمناطق المحيطة به وبالرغم من توسع المدينة شمالا وجنوبا الا انه حافظ على موقعه ، أما المركز الحكومي والاداري فله قد تمثل بالمباني الحكومية في جانب الكرخ .

وظهرت مناطق صناعية عديدة قسم منها لتصليح السيارات والمكائن مثل شارع الشيخ عمر جانب الرصافة والشيخ معروف في جانب الكرخ ومناطق أخرى مثل منطقة السلام والثلجية وممسك الرشيد والدورة والتعيرية .

ان اهم ما يميز المدينة خلال هذه الفترة بنحصر فيما يلي :

- ١ - اتساع المدينة طويلا بمحاذاة نهر دجلة وعلى الجانبين مما جعل المدينة تأخذ شكلا شريطيا طويلا .
- ٢ - وجود السداد الشرقية والغربية كوقاية للمدينة من خطر الفيضان .
- ٣ - فتح العديد من شبكات الطرق الحديثة طويلا وعرضيا مع إنشاء ثلاثة جسور ثانية .
- ٤ - اعتماد النظام الشبكي لشوارع المدينة المشيدة حديثا بينما نجد ان النظام العضوي كان سادا في تخطيط شوارع المناطق القديمة للمدينة .
- ٥ - اتخذت المباني الحديثة طابعا غربيا طفى على الاذنية القديمة المشيدة على الطراز العربي الاصيل .
- ٦ - ظهور المركز الحكومي والاداري في الجانب الغربي للمدينة وفي منطقة كرادة مريم .
- ٧ - استمرار عمل المركز التجاري على جانبي النهر مع بداية ظهور مراكز تجارية أخرى في مناطق مختلفة من بغداد .
- ٨ - تحديد المناطق الصناعية في مواقع عديدة من بغداد .
- ٩ - مركز النشاط الثقافي في منطقة الوزيرية قرب باب المعظم .
- ١٠ - ازدياد عدد الصراف في منطقة اللوة في الجانب الشرقي والشملة في الجانب الغربي من المدينة .

### ٣ - التصاميم الأساسية لمدينة بغداد :

ان أول محاولة لتخطيط مدينة بغداد تعود إلى الثلاثينات من هذا القرن ، حيث تم تكليف البروفسور الالماني الدكتور ( ج - بريكن ) ومعاونيه الدكتور ( برنو ونير ) بوضع مخطط علم لمدينة بغداد .

وقد اعد التصميم ليستوعب نصف مليون نسمة فقط (١٢) الا انه لم يكتب لهذا التصميم التنفيذ والنجاح وذلك لحادثة القطر في مجال التخطيط ولعدم وجود المال والكوادر بالقدر الكافي (١٣) هذا مع العلم بأن عدد نفوس المدينة كان قد تجاوز النصف مليون نسمة حسب احصاء عام ١٩٤٧ م .

وتبع ذلك الاتفاق مع شركات اجنبية عديدة لتخطيط مدينة بغداد وقدمت تصاميمها كما هو مبين اذناه :

- ١ - شركة منويوريو سبيسلي ومكفرلين الانكليزية عام ١٩٥٦ م (١٤)
- ٢ - شركة دوكميدانس البولندية عام ١٩٥٩ م (١٥)
- ٣ - شركة بول سرفيس البولندية عام ١٩٦٧ م (١٦)
- ٤ - شركة بول سرفيس البولندية ( للتصميم الالماني الشامل ) عام ١٩٧٣ م (١٧)
- ٥ - شركة ( J.C.C.F ) اليابانية ( اعمار اقليم بغداد الكبرى ) حيث أن العمل مازال مستمرا .

(١١) د . الأنسب خلص ، مرجع سابق

(١٢) قطان سحدي ، للتصاميم الاساسية لمدينة بغداد ، محاضرة القاها في ندوة للتعليم المستمر بغداد ٢٠٠٠ ، جامعة بغداد ١٩٨٤ م

(١٣) الأنسب خلص ، مرجع سابق

(١٤) MINOPRIO AND SPEN CELY AND P.W. MACFARLANE, Report on (THE MASTER PLAN FOR CITY OF BAGHDAD) 1956

(١٥) DOKIADIS ASSOCIATES, CONSULTING ENGINEERS, REPORT ON THE DEVELOPMENT OF BAGHDAD Project QGHP 105, Periodical report No. 1.3.4., 1959 .

(١٦) POLSERVICE CONSULTING ENGINEERS, MASTER PLAN OF BAGHDAD VOLUME 1,2, 1969- WARSAW-POLAND.

(١٧) POLSERVICE CONSULTING ENGINEERS, COMPREHENSIVE DEVELOPMENT PLAN OF BAGHDAD CDP 1973 WARSAW CDP 1973 WARSAW -POLAND.



كما وقامت شركات عدة بدراسة النقل وحل مشاكل المرور وقامت تقاريرها كما هو مدرج اثناء :

- ١ - شركة أوتام الفرنسية عام ١٩٧٣ م (١٨)
- ٢ - شركة أوتام الفرنسية عام ١٩٧٤ م (١٩)
- ٣ - شركة سكوت ولين عام ١٩٨٠ م (٢٠)
- ٤ - شركة سكوت ولين عام ١٩٨٢ م (٢١)

ومستمر التطرق إلى ما قامت به شركة منيو بريو وشركاه عام ١٩٥٦ وما تم تنفيذه لحد الآن ، بالرغم من كون العديد من الشركات الاخرى قد ايدت ملجأه بمقترحات شركة منيو بريو خصوصا في موضوعي النقل والسكن .

#### ٤ - التصميم الاساسي لمدينة بغداد ١٩٥٦ م :

لقد قامت أمانة العاصمة بالتعاون مع شركة ( منيو بريو ، مابينسلي و ماكفرلين عام ١٩٥٤ للقيام بعمل تصميم اساسي لمدينة بغداد . فقامت الشركة عام ١٩٥٦ بتقديم تقريرها وخارطة باستعمالات الارض بمقياس ( ١ : ٢٥٠٠٠ ) - خارطة (٩) مع خرائط تفصيلية لمناطق الكاظمية ، الاعظمية الرصافة ، والكرخ . وعلى اساس ان قابلية المدينة الامتصاصية متصل إلى أقل من ٥٠ مليون نسمة ( جدول ١ ) بعد خمسين سنة من تقديم التقرير . الا ان نفوس مدينة بغداد عام ١٩٦٥ كانت قد تجاوزت هذا الرقم اي بعد أقل من عشرة أعوام فقط من تقديم للتصميم الاساسي للشركة .

ان تقرير الشركة وخاصة استعمالات الارض (٢٢) تظهر لنا بأن التصميم جاء ليحقق الاقتصاد في الخدمات العامة ، اضافة للتركيز على تقليل الجولة اليومية بين البيت والعمل . لذا فقد جاء شكل المدينة دائريا ويقلل يقرب من ١٨ كم ومحاط بحزام أخضر عرضه ٩ كم لغرض ايقاف توسع البناء في المدينة ومد الاثرية .

ولغرض توفير مناطق سكنية جديدة . اقترح المخطط ازالة المدة الشرقية واقامة مدة ترابية جديدة تبعد حوالي ٤ كم عنها ، لغرض حماية المدينة من اخطار الفيضانات المحتملة . (٢٣)

لقد اشتمل التقرير على تقسيم المدينة إلى ثمانية قطاعات سكنية أربعة منها في كل جانب من جانبي النهر بحيث يبلغ عدد نفوس كل قطاع حوالي ( ١٨٧٥٠٠ ) ألف نسمة . ويضمن كل قطاع ( ١٨ محلة ) تحتوي على ( ١٠٠٠٠ ) ألف نسمة تقريبا .

وعلى الرغم من عدم وضوح التدرج السكاني فإن الفكرة الاساسية للمحلة كانت صحيحة من ناحية مركز المحلة وعدم التقاطع مع طرق المرور . (٢٤)

ومن مقترحات الشركة التي اذت عند تنفيذها إلى اجراء تغييرات كبيرة في شكل المدينة وزيادة في كفاءة مرافقها ، وبالاخص تلك التي كتبت للشركات الاخرى على اهمية وجودها وهي :

- ١ - اعتمد التصميم نظاما دائريا شعاعيا لشوارع المدينة ونظاما شبكيا في المنطقة المركزية منها .
- ٢ - تقسيم المدينة إلى ثمانية قطاعات ، أربعة منها في كل جانب من جانبي النهر .
- ٣ - اقترحت الشركة فكرة النمل بالمحلة السكنية ( وحدة الجيرة ) بحدود ( ١٥٠٦ ) ألف نسمة لكل منها ، مع توفير كافة متطلباتها الخدمية واحتياجاتها .
- ٤ - ازالة مراكز المناطق السكنية القديمة في كل من الكرخ والرصافة والاعظمية والكاظمية واعادة تطويرها بتخصيص جزء منها في منطقة الرصافة لاغراض المركز المدني وجزء آخر في منطقة الكرخ لاغراض المركز الحكومي ، والاستفادة من الاجزاء الاخرى لاغراض تجارية وسكنية وصناعية .

(١٨) OTAM STUDY OF THE TRAFFIC NETWORK AND THE TRAFFIC LIGHT SYSTEM OF THE CITY OF BAGHDAD Forth stage Develeped proposal. First Part, General Report August 1973.

(١٩) OTAM STUDY OF THE TRAFFIC NET WORK AND THE TRAFFIC LIGHT SYSTEM OF THE CITY OF BAGHDAD CHICE OF THE CITY OF BAGHDAD . 1974.

(٢٠) SCOTT WILSON KIRK PARTICK AND PARTNERS BCTS FUTURE LAND USE DATA Report 1980.

(٢١) SCOTT WILSON KIRKPARTICK AND PARTNERS BCTS BAGHDAD COMPREHENSIVE TRANSPORTATION STUDY Draft final report December, 1982.

(٢٢) MINOPRIO and Spencely.

(٢٣) (٢٤) مرجع سابق



جدول (١) يبين توزيع السكان في مدينة  
بغداد لغاية عام ٢٠٠٦ (٢٥)

المساحة الف / هكتار	عدد النفوس الف نسمة	أماكن السكن المقترحة
١٣٤٦	٢٩١٩٥١	الإبقاء على المناطق السكنية القديمة
٠١٦١	٣٣٩٥٥	تطوير المناطق السكنية القديمة
١٨٤٢	٢٤٢٦٦٤	اختيار مناطق سكنية جديدة
٠٠٩٨	١٢٩٥١	تطوير مواقع الصرافات الحلقية
٠٧١٤	٩٤٠٧٤	اختيار مواقع جديدة لاسكان اصحاب الصرافات المتبقية
٦٠١١	٧٩١٧١٨	المواقع الجديدة لاسيما لزيادة السكانية حسب التصميم
١٠١٧٢	١٤٦٧٣١٣	المجموع الكلي :

جدول (٢)  
التصميم الأساسي لمدينة بغداد ١٩٥٦  
استعمالات الأراضي ( المساحة بالهكتار ) \*

الاستعمال	نسبة المساحة الكلي	المساحة الكلية	الجانب الشرقي	الجانب الغربي
السكن	٤٩ر٣	١٠١٧٣	٤٥٨٧	٤٦٨٦ **
الطرق	٦ر٤	١٣٠٨	٨٤٥	٤٦٣
سكك الحديد	١ر٨	٣٧٤	١١٦	٢٥٨
المطارات	١ر٦	٣١١	-	٣١١
الصناعة	١١ر١	٢٢٨٩	٩٧٥	١٣١٤
التجارة	٠ر٩	١٩٣	١٦٢	٣١
الابنية العامة	٠ر٩	١٨٦	١٠٧	٧٩
القصر الجمهوري ( الملكي )	٠ر٦	١٤٠	٦	١٣٤
الثقافة	١ر٣	٢٧٠	٢٦٢	٨
الفضاءات المفتوحة	٩ر٧	٢٠١٠	١٣٧٩	٦٣١
المقابر	١ر٠	٢١١	١٥١	٦٠
الارض المضافة	٢ر٥	٥١٠	٣٧٣	١٣٧
من النهر				
المجاري	٠ر٣	٧٠	٣٩	٣١
النهر	٧ر٣	١٥٠٤	٧٥٢	٧٥٢
اغراض اخرى	٥ر٣	١١٠٥	١١٠٥	-
المجموع	١٠٠	٢٠٦٥٤	١١٧٥٩	٨٨٩٥

\* لقد تم تحويل وحملت المساحة في هذا الجدول من الأكبر بالمتوسط الانكليزي إلى الهكتار .  
\*\* بضمنها (١٥٥) هكتار أصبحت من للفضاءات المفتوحة بعد أن كانت تابعة للدفاع .

- ٥ - إزالة المداد الشرقية والغربية ، وتوفير مناطق سكنية جديدة خارجها لاسكان المتبقين من سكنة المناطق القديمة واصحاب المرافق وتحديد مناطق اخرى للزيادات المستقبلية المتوقعة في السكان . مع توفير كافة المتطلبات الثقافية والاجتماعية والخدمية . وإنشاء مداد جديدة خارج حدود تلك المناطق .
- ٦ - إنشاء حزام أخضر بعرض ٩ كم يحيط بالمدينة ويساعد على إيقاف التوسع في البناء وتقليل تأثير الرياح وصد الاثرية عن المدينة .
- ٧ - لغرض استكمال نظام الطرق الدائري الشعاعي للمدينة وربطها بالشوارع والجسور المقامة سابقا اقترح المصمم إنشاء شوارع عدة وجسورا تساهم عند انشائها بالمساعدة على تخفيف الاختناقات عند التقاطعات ، وتسهيل حركة السير وتقليل حواث المرور .
- ٨ - حددت الشركة استيعاب المدينة في نهاية فترة التصميم اي بعد خمسين سنة بأقل من ١٥٠ مليون نسمة بينما نجد ان نفوس المدينة قد تجاوزت هذا الرقم في احصاء عام ١٩٦٧ م .
- ٩ - اعتمدت الشركة بتصميمها على السكن المنفرد ولم يتطرق التقرير إلى السكن العمودي مما أدى إلى توسع مساحة المدينة بشكل كبير نتيجة الزيادة الحاصلة باعداد السكان .

## ٥ - الخلاصة والتوصيات :

ان اعادة تخطيط وتصميم مدنا وإنشاء احياء سكنية حديثة ، اصبح من الامور الضرورية الملحة وخصوصا عندما أصبحت هذه المدن لا تواكب التطور الذي رافق كافة مناحي الحياة الثقافية والاجتماعية والمعيشية للسكان . كما وأن التحول الكبير الذي طغى على العديد من دول العالم الثالث بالتحول من بلدان زراعية . تعتمد كليا أو جزئيا على استيراداتها من الدول الصناعية لتوفر متطلباتها . إلى بلدان أكثر تطورا من الناحية الصناعية ، مما أدى إلى خلق فرص عمل ، شجعت اعدادا كبيرة من أبناء الريف على الهجرة إلى المدن ، والتي تطلبت اتخاذ قرارات بلدية بتوسع عمراني للمدينة غير مبرمج ، اثر بشكل مباشر على وظائف المدينة وطاقاتها المتوفرة لغرض احتواء تلك الزيادة في عدد السكان .

ورغم كل المحاولات التي يقوم بها مخططو المدن لوضع الحلول الآتية والمريضة ، الا انها تبقى عاجزة عن حل المشاكل بصورة عامة . بل انها تتركها وتتعمق حتى انها تصبح عبئا خطيرا يهدد أمن سكان المدينة ويسلبهم الراحة والاستقرار .

لقد وصلت مدينة بغداد قبل عام ١٩٥٦ إلى طريق مغلق ، وأصبحت مدينة مقيدة بالمداد الشرقية والغربية الا ان تصميم المدينة عام ١٩٥٦ من قبل شركة مينوريرو جاء على اساس تحقيق طفرة نوعية وانطلاقا نحو التخطيط العلمي المبرمج لكي تستطيع النهوض بأعباء الوظائف المناطة بها . وفي سبيل وضع الحلول العلمية للمشاكل التي تراكمت عبر سنين طويلة من عمر المدينة . الا ان إنشاء مشاريع الري من قبل مجلس الاعمار كسد دوكان وسد دريند خان والثرائر والحابانية قد اثر تأثيرا مباشرا على حماية المدينة من خطر الفيضان وساعد على توسع المدينة خارج حدود السداد الشرقية والغربية ، مما ساهم بالحد من التوسع باتجاه الشمال والجنوب ، فأخذت المدينة شكلا دائريا وتوسعت حدود املة العاصمة عدة مرات خلال فترة زمنية قصيرة .

لقد كان لتوسيع حدود املة العاصمة اثر مباشر على توفير مساحات واسعة من الارض الاميرية التي وزعت على المواطنين ، كما وشجعت اصحاب الاراضي الواسعة على تخصيصها بمساحات صغيرة لكي يسهل بيعها على المواطنين لغرض تشييد دور سكنية عليها ، خصوصا تلك التي تقع عادة على الطرق العامة وقرب مشاريع الاسكان الحكومية ، حيث توفر فيها تسهيلات النقل والخدمات العامة التي تضمنها السلطات لهذه المشاريع .

وعلى الرغم من أن التصميم الاساسي حدد مواقع المناطق السكنية الجديدة خارج حدود السداد الشرقية والغربية لاسكان اصحاب الصرافات والذين زاد عددهم على ١٠٧ آلاف نسمة ، إضافة لتوفير قطع سكنية جديدة لقسم من سكنة المناطق القديمة التي أعيد تخطيطها واخرى للتوسع المستقبلي ، الا انه لم يحدد كيفية تطورها . ونتيجة للتغيرات الاقتصادية والاجتماعية وازدياد الوعي الصحي للمواطنين والهجرة الانفجارية من الريف إلى المدينة . وخصوصا بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨ . مع توفر فرص عمل أكبر في مدينة بغداد . كل ذلك قد ساعد على انتماع رغبة المدينة بشكل اقوي مما جعل عملية النقل وايصال الخدمات العامة امورا في غاية التعقيد وادى إلى زيادات كبيرة في كلف التنقل وتطلب اتخاذ اجراءات فورية اخرى لوضع تصاميم جديدة ساعدت على ايجاد الوسائل اللازمة للمماهة بحل مشكلة السكن .

وعند ارتفاع المستوى المعيشي للمواطنين وتعد حوائجهم وتنامي متطلباتهم ، تزداد عندهم الحاجة إلى استعمال وسائل النقل الحديثة ، مما كان له الاثر المباشر على تحديد التخصصات المناسبة لاستعمالات الارض ووضع الحلول الضرورية للتطوير المستقبلي لكي تتمكن من رفع كفاءة المدينة لتأدية متطلباتها والقيام بأعبائها الوظيفية التجارية والصناعية والسكنية والثقافية وادى ذلك إلى وجود

نظام للنقل كفو ومتطور إضافة لكونه يساعد على حل مشاكل المدينة فانه يساهم مساهمة فعالة بتنفيذ خطة التنمية القومية بالكفاءة والكلفة المعتمدة نسبيا ويضمن المدة المقررة .

واعتمدت الشركة عند قيامها بوضع التصميم الاساسي للمدينة عام ١٩٥٦ على توفير شبكة للطرق والشوارع والجسور ومحطات نقل المسافرين بواسطة الحافلات والسكك الحديد للمساعدة على حل مشكلة النقل في المدينة . ولوان ذلك لم يدم طويلا ، الا ان الشركات الاخرى اقترحت حولا لها كطرق المرور السريع والاتفاق والجسور ومناطق لعبور المشاة وتنظيم المرور بواسطة الاضوية المرورية والنقل بواسطة الحافلات وسيارات الاجرة وغيرها . كما وان الجدول (٢) باستمالات الارض بين بأن الشركة اقترحت كذلك توفير مساحات اخرى للتوسع المستقبلي في المجالات الصناعية والتجارية والثقافية والفضاءات المفتوحة كالمحلات والباركات وحزاما اخضر يمرض ٩ كم يساعد على صد الاثرية عن المدينة وجمابتها من الرياح .

كما وان التصميم لم يتطرق إلى عدد من المشاكل التي العت بالمدينة وأثرت على كفاءتها ومقدرتها على النهوض وتعمل الاعباء المناطة بها ، مما حدى بالمسلطات المسؤولة لاتخاذ إلى شركات اجنبية اخرى لاجراء دراسات وتقديم تصاميم جديدة وتوصيات تساهم في رفع كفاءة المدينة لتواكب التطور الذي شمل كافة مناهي الحياة ، ولكي تصبح مدينة صصرية متطورة . في الوقت نفسه - محافظة على التراث العربي الاصيل ، ومعبرة عن جمال الطابع الاسلامي المتميز بالبساطة والاصالة وعراقة المحدث .

ومن الممكن اعتبار التوصيات التالية تساهم على حل العديد من المشاكل التي اعاققت تطور مدينة بغداد وأغلب منتنا العربية وتعد من استفحاليها لكي تحقق نتائج أكثر ايجابية في ميبيل تحقيق الطموح :

- ١ - الاستفادة من الخبرات المتخصصة في الوطن العربي لتحقيق تصاميم أكثر ملائمة لظروف حياتنا ومتطلبات عاداتنا وتقاليدنا .
- ٢ - اتخاذ اجراءات اشد لفرض المحافظة على المعالم الاثرية والتاريخية والمباني ذات القيمة المعمارية المتميزة .
- ٣ - وضع الضوابط للحد من ظاهرة الهجرة من الريف إلى المدينة .
- ٤ - مساعدة دوائر الدولة واصحاب الاراضي من المواطنين ببناء المجمعات السكنية على شكل عمارات متعددة الطوابق للمساعدة على حل مشكلة السكن .
- ٥ - زيادة الاراضي المخصصة للملاعب والحدائق والباركات داخل حدود المدينة وخارجها ، وبخصوصا داخل الاحياء السكنية وحول المناطق الصناعية .
- ٦ - اجراء الدراسات اللازمة لفرض تنظيم المرور ، ورفع الطاقة الاستيعابية لشوارع المدينة ومساحتها ، مع تخصيص مواقع جديدة لوقوف السيارات في مركز المدينة وقرب المناطق التجارية والسليحية .
- ٧ - دعم المعهد العربي لاتمام المدن بكوادر متخصصة كفوءة من الاقطار العربية والاجنبية ، وزيادة المسؤولية الملقاة على عاتقه بفسح المجال لفتح دراسات جامعية أولية وعليا للطلبة ودورات تخصصية للعاملين في هذا المجال من الاقطار العربية لاعادة تأهيلهم وزيادة قدرتهم وكفاءتهم .



## مستقبل التطور الحضري في الكويت

دكتور / عبد الإله يوسف أبو عيش

### المقدمة :

تميزت الكويت بتطور حضري واسع سار بمعدلات تصارعية منذ مطلع الخمسينيات . وقد جاء هذا التسارع الحضري في الرقعة الحضرية الكويتية نتيجة مباشرة لتزايد تدفق للموارد النفطية ومردوداتها وتأثيراتها الراسعة على الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية وعلى التركيبة السكانية والديمغرافية للدولة . ونظرا لأن النمو والتوسع الحضري تم بصورة فجائية وسريعة ، فقد فاقت معدلاته في بعض المراحل منحن التوقعات المقدرة له . فكانت النتيجة ضغوطا متزايدة على الرقعة الحضرية والخدمات المكملة لها بحيث أفرز طيفا متنوعا من المشكلات الامكانية والاجتماعية والبيئية وغيرها .

وكان لا بد من اعادة النظر في الخطط الحضرية والتخطيط الحضري الموجه لاتجاهات ومقادير التنمية الحضرية والتوسع المكاني المطلوب . ولهذا فقد شهد التخطيط تغيرات وتبدلات مستمرة تمثلت بشكل واضح في التعديلات المتلاحقة على الهيكل العام للتخطيط الحضري في الكويت ، وبرزت هذه التعديلات في ضوئ مجموعة من الوقائع والظروف الاقتصادية والميسابية والاجتماعية التي تواجه عمليات التنويه بها صعوبات ومشكلات عديدة . وربما كانت هذه الصعوبات أهم المعوقات التي تواجه المخططين الحضريين الباحثين عن نماذج تحليلية تقرب تنبؤاتها من الواقع الحالي والمنظور .

ورغم ذلك ، فقد نجحت الكويت في توجيهاتها التخطيطية في المضمار الحضري بحيث أفرزت واقعا حضريا متطورا تتكامل فيه عناصر وقوى التبدل الحضري . ذلك ان بروز المشكلات لا ينقص من تماسك الخطة مادامت الرؤية المستقبلية واضحة الأهداف والممارات .

### الهدف :

تهدف هذه الدراسة إلى مناقشة أبعاد التطور الحضري المستقبلي ضمن التوقعات التي رسمتها الخطط الهيكلية للكويت ، وفي ضوئ المعطيات والمعلومات المحددة لاتجاهات التنمية الحضرية فيها . وستركز هذه الدراسة على مناقشة موضوعين رئيسين يتناول الموضوع الأول : الأبعاد المستقبلية للتنمية الحضرية في الكتلة الحضرية أو للتجمع الحضري Urban Agglomeration الحالي في الكويت . ويمكن تحديد هذا التجمع في المنطقة العمرانية الممتدة من مدينة الجهراء غربا إلى منطقة الشعيبة جنوبا .

ويبحث الموضوع الثاني : استراتيجيات تنمو الحضري للمراكز والمدن الجديدة في الكويت . وتتركز المناقشة بشكل رئيسي على مدينة الصبية في الشمال ومدينة الخيران في الجنوب .

ولا شك في أن الموضوعين يتربطان مع بعضهما بعضا نظرا لأن الضغوط المتزايدة والكثافات والاختناقات الشديدة التي تعترض لها المنطقة الحضرية الحالية في الكويت هي التي أدت إلى البحث عن مناطق نمو جديدة تخفف من أعباء تركيز الأنشطة والمعالجات المختلفة فيها .

### أولا : الأبعاد المستقبلية للتنمية الحضرية :

تتوسع وتتبدل خصائص وملامح المناطق الحضرية نتيجة الضغوط التي تولدها مجموعة مترابطة ومتداخلة من العوامل المؤثرة على شكل ونوعية البيئة الحضرية المطلوبة . كما يتأثر بالبعد المكاني الذي يحدد كيفية التوزيع الحضري للأنشطة السكانية والاقتصادية والاجتماعية وغيرها . وعلى الرغم من أهمية كل الأنشطة والمعالجات المتواجدة في الرقعة الحضرية ، الا انه يمكن للتركيز على أبرزها

وأوسعها تأثيراً على خصائص التطور الحضري ويمكن القول ان السكان والعمالة والاسكان ، بالإضافة إلى شبكة الطرق والنقل والصناعة والتجارة هي أهم محددات التوسع الحضري . ولهذا فانه سيتم مناقشة هذه الموضوعات والتحديات الخاصة بالنمو والتوسع المستقبلي المرتقب في مؤثراتها التالية :

#### ١ - المسكان :

أدت الهجرة الواسعة للأجدي العاملة إلى الكويت إلى تزايد سكاني سريع تم على شكل طفرات متتالية . فقد كان عدد السكان في عام ١٩٦١ حوالي ٣١٠ آلاف نسمة وسرعان ما قفز الرقم إلى حوالي مليون نسمة في عام ١٩٧٥ . ووصل العدد إلى حوالي ١,٦ مليون نسمة في عام ١٩٨٥ . ومن المتوقع ان يستمر التزايد السكاني مستقيلاً ولكن بنسب منخفضة بحيث يصل العدد في عام ١٩٩٠ إلى حوالي مليوني نسمة ، ومن المتوقع أن يبلغ عدد السكان في نهاية هذا القرن حوالي ٢,٥ مليون نسمة (١)

ان أهم ما يميز الواقع السكاني في الكويت ان نسبة الكويتيين خلال عقدي الستينات والسبعينات كانت في تناقص مستمر . وفي المقابل فقد كانت هناك زيادة مستمرة في نسبة غير الكويتيين . وتهدف الخطة السكانية المستقبلية إلى تقليل هذا التفاوت الكبير بين نسب الكويتيين وغير الكويتيين بحيث ترتفع النسبة الكويتية من حوالي ٤١٪ لعام ١٩٨٠ م إلى حوالي ٥٤٪ في نهاية هذا القرن .

#### ٢ - العمالة :

لقد كان العمل هو الدافع الرئيسي للهجرة المكثفة التي شهدها الكويت . وقد تطور وتوسع سوق العمل هو الآخر بنمو كبير . ويلاحظ من البيانات الخاصة بالعمالة ان نسبة اسهام الكويتيين في قوة العمل بقيت خلال المرحلة الممتدة من عام ١٩٦٥ إلى عام ١٩٨٥ أقل من ٣٠٪ من اجمالي القوى العاملة ( جدول ١ ) . ويمكن أن تعزى هذه النسبة المنخفضة إلى ان معظم القوى العاملة المهاجرة هي من فئات الشباب ومن الذكور غير المتزوجين . ويؤدي هذا إلى رفع نسبة العاملين في فئات الجماعات المهاجرة إلى الكويت . كما يمكن أن يعزى ذلك إلى ضيق فرص العمل التي ترضب العمالة الكويتية الاندماج فيها . ويلاحظ على سبيل المثال الانخفاض الحاد في نسبة الكويتيين في الأعمال المهنية اليدوية أو ما تسمى بمهن البائقات للزراعة .

وتهدف الخطة المستقبلية للعمالة في الكويت إلى زيادة اسهام الكويتيين في العمل ورفع نسبتهم بحيث ترتفع من ٢٥٪ في عام ١٩٨٥ إلى حوالي ٤٠٪ في نهاية هذا القرن .

#### ٣ - الاسكان :

زادت أعداد الوحدات السكنية في الكويت من حوالي ١٥١ ألف وحدة سكنية في عام ١٩٧٥ إلى حوالي ١٨٠ ألف وحدة في عام ١٩٨٠ . وكان يوجد في محافظة حولي حوالي ١١٠ آلاف مسكن أو ما يعادل ٦١٪ من المجموع الكلي للوحدات السكنية . وجاءت محافظة الأحدي بالمرتبة الثانية حيث قدرت أعداد مساكنها بحوالي ٢٩ ألف وحدة سكنية أو حوالي ١٦٪ من المجموع . وتلتها محافظة العاصمة التي كان فيها ٢٤ ألف وحدة سكنية ومحافظة الجهراء التي بلغت وحداتها السكنية ما يقارب ١٧ ألف مسكن .

وفُردت أعداد المساكن لعام ١٩٨٥ بحوالي ٢٤٠ ألف وحدة سكنية . وتهدف الخطة المستقبلية لإنشاء حوالي ٧٠ ألف وحدة سكنية بين ١٩٨٥ - ١٩٩٠ وحوالي ٦١ ألف وحدة بين ١٩٩٠ - ١٩٩٥ . أما خلال السنوات الممتدة بين ١٩٩٥ - ٢٠٠٠ فتقدر أعداد الوحدات السكنية المتوقع تشييدها بحوالي ٧٨ ألف وحدة سكنية (٢) ( جدول ٢ ) .

والمعروف ان الوحدات السكنية تُشيد من قبل القطاع الخاص والقطاع العام . ويعتمد القطاع الخاص على القروض والتسهيلات المقدمة من بنك التصنيف . أما القطاع العام فيتم تشييد مساكنه من خلال الهيئة العامة للاسكان . ويبين شكل (١) المناطق المقترحة للبرامج الاسكانية المستقبلية في الكويت .

(١) بلدية الكويت - المخطط الهيكلي لدولة الكويت - لتحديث التتوي - ١٩٨٣ م ص ٥ .

(٢) بلدية الكويت - المصدر السابق - ص ٣٣ .



**جدول (١)**  
**التطور السكاني والقوى العاملة والتوقعات المستقبلية (بالآلاف)**

السنة	الكويتيين	غير الكويتيين	المجموع	العمالة الكويتية	العمالة غير الكويتية	المجموع
١٩٦٥	٢٢٥	٢٥١	٤٧٦	٤٣	١٤١	١٨٤
١٩٧٠	٣٥٧	٣٩٨	٧٥٥	٦٥	١٧٧	٢٤٢
١٩٧٥	٤٧٦	٥٢٤	١٠٠٠	٩١	٢١٤	٣٠٥
١٩٨٠	٥٧٢	٧٩٥	١٣٣٧	١٠٣	٣٨١	٤٨٤
١٩٨٥	٨٦٢	٩٢٨	١٦٠٠	١٣٨	٤١٢	٥٥٠
١٩٩٠	١٠١٨	١٠٧١	٢٠٩٠	١٨٥	٤٤١	٦٢٦
١٩٩٥	١١٩٦	١١٢٠	٢٣٢٠	٢٥٧	٤٣٣	٦٩٠
٢٠٠٠	١٣٦٩	١١٢٩	٢٥٠٠	٣٢١	٤٤١	٧٦٢

★ هذه الأرقام تقديرية وقابلة للتعديل في ضوء السياسة السكانية للدولة .

المصدر : وزارة للتخطيط - المجموعة الاحصائية السنوية ١٩٨٤ - ص ٢٥ .  
بلدية الكويت - المصدر السابق - ص ٢٤ .

**جدول (٢)**  
**الاحتياجات السكنية في الخطة المستقبلية للكويت (بالآلاف وحدة سكنية)**

الكويتيون - غير الكويتيين	٨٥ - ١٩٨٠	٩٠ - ١٩٨٥	٩٥ - ١٩٩٠	٢٠٠٠ - ١٩٩٥	٢٠٠٥ - ٢٠٠٠
	٢٣	٢٧	٤٠	٤٩	٦٠
	٣٧	٤٣	٢١	٢٩	٣٩
المجموع	٦٠	٧٠	٦١	٧٨	٩٩

★ المصدر : بلدية الكويت - المخطط الهيكلي - ١٩٨٣ - ص ٣٣ .

ويتم تغيير الاحتياجات الاسكانية في ضوء عدة أهداف أهمها :

- (١) توفير مساكن جديدة وملائمة للأسر الحديثة التكوين .
- (٢) التخفيف من الازدحام السكاني من خلال توفير سكن مستقل لكل أسرة .
- (٣) تجديد وصيانة الوحدات السكنية القديمة .

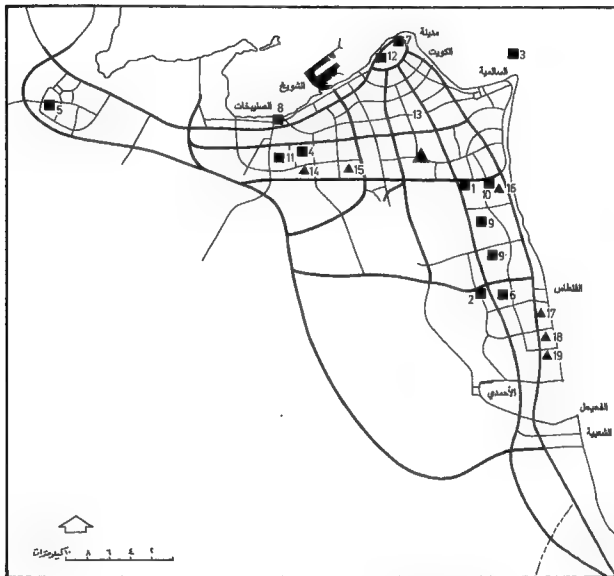
وكانت دراسات المخطط الهيكلي المعدل الأول قد أشارت إلى أن التقدرات الاستيعابية لمنطقة التجمع الحضري الكويتي كانت في حدود ١,٧ مليون نسمة . ونظرا لأن التقديرات المتعلقة باعداد السكان في الكويت ستتجاوز هذا الرقم خلال السنوات القادمة ، فقد أخذت الخطة المستقبلية بعين الاعتبار أهمية البحث عن مراكز نمو جديدة تتمثل بإقامة مدن جديدة . وهذا ما سيتم مناقشته في الموضوع الثاني .

#### ٤ - التجارة والصناعة :

##### أ - التجارة :

يعاني قطاع التجارة والصناعة من تباطؤ في النمو والتطور نتيجة الركود الاقتصادي الذي مازالت تواجهه منطقة الخليج العربي ، فقد تركت الحرب العراقية الايرانية والانتفاض المستمر في المولد النفطية ، وأزمة الأوراق المالية مردودات سلبية على واقع الحياة الاقتصادية في الكويت وخاصة في المجالات التجارية والصناعية . ولهذا فان التوقعات المستقبلية للحركة التجارية تفترض زيادات

محدودة في أنشطة القطاع التجاري وتضع التقديرات المستقبلية الزيادة المتوقعة في مساحة الأرض التجارية من حوالي ٨٠٠ ألف م<sup>٢</sup> إلى ٩٠٠ ألف م<sup>٢</sup> خلال الفترة الممتدة من عام ١٩٨٥ - ١٩٩٠ ، ومن المتوقع أن تصل المساحة في نهاية هذا القرن إلى حوالي مليون م<sup>٢</sup>. وبالنسبة للعمالة المتوقعة في هذا المجال ، فإن الخطة المستقبلية تتوقع زيادة في الأيدي العاملة من حوالي ٤٥ ألف في عام ١٩٨٥ إلى حوالي ٥١ ألف في عام ١٩٩٠ ومن المتوقع أن يرتفع العدد إلى حوالي ٦١ ألف في نهاية هذا القرن (٣) .



الشكل (١) برامج الإسكان المقترحة والملتزم بها

- ▲ السكن الخاص
- مشاريع الهيئة كعملة للإسكان  
(لتوضيح انظر الجواب ١٢-١٣)

## ب. الصناعة :

ترتبط الصناعة بالأنشطة التجارية للأسواق المحلية وبالأسواق المجاورة . وتوجه الخطة المستقبلية اهتمامها الرئيسي إلى ضرورة توسيع وتنويع انتاجية القاعدة الصناعية . وتتركز الأنشطة الصناعية في الكويت في عدة مناطق أهمها المنطقة الصناعية الرئيسية الممتدة من الشعبية إلى ميناء عبد الله في جنوب البلاد . وتقدر مساحة منطقة الشعبية بحوالي ٢٣٠٠ هكتارا . إلا ان المستقبل منها لا يزيد عن ٥٠٪ من جملة المساحة . أما المنطقة الصناعية الثانية فهي الموجودة في الشويخ ، وهذه المنطقة لم تعد ملائمة من حيث موقعها ، وتجرى دراسات لنقلها إلى مواقع جديدة .

وتوجد المنطقة الصناعية الثالثة شمال وجنوب مدينة الجهرام . وتعتبر منطقة صباحان الصناعية الواقعة شرقي المطار الدولي أكثر المناطق تطوراً وتوسعا . كما ان هناك بعض المناطق الصناعية المنقرضة في الصليبية والعارضية والدوحة وفي منطقة الأحمدى . وقد تم في الخطة المستقبلية تخصيص مساحات صناعية اضافية للمستقبل في مت مناطق منقرضة هي <sup>(١)</sup> :

١) صيدو الموزم	ومساحتها	٤٠٠ هكتار
٢) غربي الفلنطيس	ومساحتها	١٠٠ هكتار
٣) غربي الرقة	ومساحتها	١٥٠ هكتار
٤) الفلنطيس - أبو حليفة	ومساحتها	١٠٠ هكتار
٥) جنوب الجهرام	ومساحتها	٨٠ هكتار

وتقدر المساحات للصناعية الإضافية الملتزم بها في الخطة الهيكلية للقائمة بحوالي ٢٩٩٤ هكتارا .

## ٥. الطرق والنقل :

توسعت شبكة الطرق الداخلية في الكويت استجابة للتوسع في أنشطة النقل من ناحية ونتيجة للتزايد المستمر في أعداد المركبات من ناحية أخرى . ولم يقتصر التوسع على مجرد الزيادة في الأطوال الكيلومترية ، بل حدث تطور نوعي في خصائص شبكة الطرق تمثلت في التركيز على الطرق السريعة . كما تم إنشاء الجسور الممتدة للمستويات لتسهيل حركة الانسياب المروري ، وقد زادت أطوال الطرق من حوالي ٨٣٠ كيلو مترا في عام ١٩٧٠ إلى حوالي ٢٧٠٠ كيلو متر في عام ١٩٨٠<sup>(٢)</sup> . وتقدر أطوال الطرق لعام ١٩٨٤ بأكثر من ٣٣٠٠ كم .

وتركز الخطة المستقبلية على اكمال شبكة الطرق في الكويت من خلال المشروعات التالية ( شكل ٢ ) :

- ١) اكمال طريق الجهرام السريع .
- ٢) اكمال طريق الفلغالي السريع .
- ٣) اكمال طريق الفصاحيل السريع .
- ٤) اكمال الطريق الدائري حول المدينة .
- ٥) اكمال الطريق الخارجي الممتد من غرب الجهرام إلى طريق النويصيب جنوبا .

ويمكن القول ان الهدف الرئيسي لتوسعة شبكة الطرق في الكويت امتصاص الزيادات المرورية في أعداد المركبات وتسهيل حركة النقل والانتقال اليومي للسكان . ويوضح جدول (٣) الزيادة الكبيرة في أعداد المركبات حيث قفزت أعدادها من حوالي ٢٧٢ ألف مركبة في عام ١٩٧٥ إلى ما يقارب ٥٤٣ ألف مركبة في عام ١٩٨٠ . ووصل الحد إلى حوالي ٦٩٨ ألف مركبة عام ١٩٨٣ .

كذلك فقد زادت أعداد الركاب على خطوط النقل العام المتمثلة بخدمات شركات النقل العام ( للمواصلات سابقا ) الكويتية من حوالي ٣٠ مليون راكب في عام ١٩٧٥ إلى حوالي ٧٧ مليون راكب في عام ١٩٨٠ . وقدر التوقع في عام ١٩٨٣ إلى حوالي ١٠٨ مليون راكب<sup>(٣)</sup> . ومن المتوقع ان تستمر زيادة أعداد الركاب بنسبة ٤٪ سنويا . الا ان الذي يجب ملاحظته ان هذه الأرقام لا تشمل ركاب للخدمات الخاصة وركاب نقلات الطلبة وتقدر أعداد الياصبات العاملة على خطوط النقل العام حوالي ٦٥٠ باسا . وتتكون شبكة النقل العام في الوقت الحاضر من حوالي ٥٠ خطا تربط الكويت من أقصى شمالها إلى أقصى جنوبها . بالإضافة لذلك هناك أكثر من ١٨٠٠ باسا مخصصة لنقلات الطلبة .

(٤) للمصدر السابق - ص ٩٨ : ١٠١ .

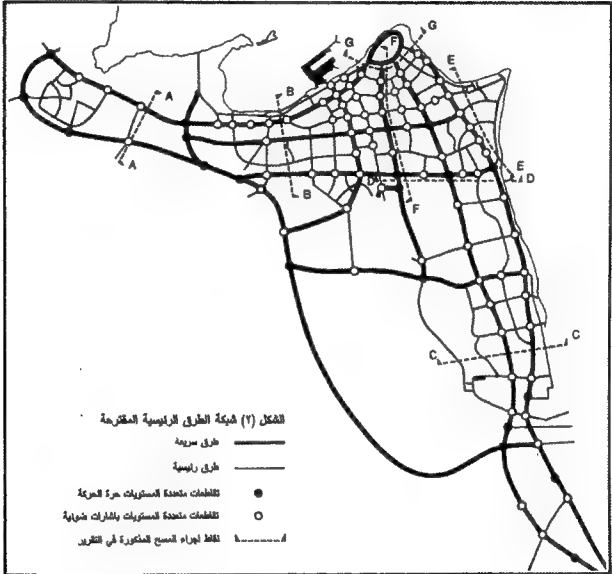
(٥) عبد الله أبو عياش - للتخطيط والتنمية في المنظور الجغرافي - الكويت - وكالة المطبوعات - ١٩٨٣ - ص ٥١٩ .

(٦) شركة المواصلات - الخطة المستقبلية للنقل العام في الكويت - ١٩٨٤ تنظر أيضا شركة المواصلات - الإحصاء السنوي العام - ١٩٨٤ .

### ثانيا : النمو الحضري في المدن الجديدة :

أدى التركيز المستمر للسكان والأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والخدمات في الرقعة الحضرية الممتدة من الجهراء إلى الشعبية إلى كثافات عالية وإزحامات شديدة . ويمكن القول ان منطقة التجمع الحضري هذه وصلت إلى مرحلة التثقيب بالأنشطة والفعاليات .

وقد تمت الإشارة إلى أن الخطة الهيكلية المعجلة الأولى أوضحت أن هذه المنطقة تستطيع استيعاب حوالي ١,٧ مليون نسمة . إلا أن عدد السكان في الكويت مازال يزيد عن هذا العدد في الأعوام القليلة القادمة . وهذا يقتضي البحث عن مناطق جديدة تتوفر فيها فرص النمو الحضري . كما ان استمرارية تركيز السكان في هذه الرقعة الحضرية المحدودة يؤدي إلى خلل وعدم توازن إقليمي ، وإلى تعميق السيادة الميثروبوليتانية في الكويت ، وينجم عن هذا الوضع وجود مناطق مهملة وغير مطورة داخل الدولة وقد كان هذا مبيها للبحث عن مناطق جديدة للتنمية الحضرية .



**جدول (٣)**  
**تزايد اعداد المركبات في الكويت (بالآلاف) \***

المسنة	المركبات الخاصة	المركبات الأخرى	المجموع
١٩٧٥	١٩٦	٧٦	٢٧٢
١٩٨٠	٣٨٩	١٥٤	٥٤٣
١٩٨١	٤٢٦	١٦٥	٥٩١
١٩٨٢	٤٦٩	١٨٠	٦٤٩
١٩٨٣	٥١٠	١٨٨	٦٩٨

★ المصدر : إدارة التخطيط والمتابعة - إحصائيات المرور - الكويت -  
الإدارة العامة للمرور - ١٩٨٤ .

★ الأرقام تقريبية - انظر أيضا وزارة التخطيط - المجموعة الإحصائية السنوية ١٩٨٤ - ص ٢١٩ .

ولهذا فإن الخطة المستقبلية تؤكد على تنمية مركزين حضريين جديدين ، الأول في الشمال وتمثله مدينة الصبية ، والثاني في الجنوب وتمثله مدينة الخبران ، ويبعد كل مركز حوالي ٧٠ كم عن مدينة الكويت ( شكل ٣ ) .

وتهدف عملية إنشاء مدن جديدة إلى تحقيق الأهداف التالية :

- (١) تخفيف الضغط والكثافات المتزايدة في التجمع الحضري الحالي وخاصة حول مدينة الكويت .
  - (٢) إيجاد مناطق جديدة لامتصاص الفائض السكاني .
  - (٣) تقليل تكلفة الاستثمارات على خدمات الطرق والنقل والإسكان في المنطقة الحضرية حول مدينة الكويت .
  - (٤) تحقيق توازن إقليمي في برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الكويت .
  - (٥) تطوير مراكز حضرية ومدن لها إمكانات الاكتفاء الذاتي ، وذلك من خلال تطوير الموارد الطبيعية الموجودة في مناطقها .
- وتهدف الخطة المستقبلية للوصول إلى حجم سكاني يحدود ٢٥٠ ألف نسمة لمدينة الصبية وحوالي ١١٥ ألف نسمة لمدينة الخبران .<sup>(٨)</sup> ويمكن القاء المزيد من الضوء على الصورة المستقبلية لكل من المدينتين .

#### أ - مدينة الصبية :

تتوقع الخطة أن يتم تطوير هذه المدينة في وقت أسبق من مدينة الخبران . ومن المتوقع أن يتم بناء ٤٢٥٠ وحدة سكنية خلال السنوات الممتدة بين عام ١٩٨٥ - ١٩٩٠ ، كما أنه من المتوقع أن يصل حجم السكان إلى ٣٦ ألف نسمة تقريبا في عام ١٩٩٠ ، وسيترفع عدد السكان في عام ١٩٩٥ إلى حوالي ١٠٤ آلاف نسمة . وستزيد أعداد الوحدات السكنية خلال نفس العام إلى حوالي ١٢٧٠٠ وحدة سكنية حيث سيتم إنشاء ٨٤٥٠ وحدة جديدة . وتقدر أعداد الوحدات السكنية بحلول عام ٢٠٠٥ بحوالي ٤٤٤٥٠ وحدة تضم حوالي ربع مليون نسمة .

أما بالنسبة للمعالجة المتوقعة في المدينة ، فيستكون حوالي ١٨ ألف عامل في عام ١٩٩٠ ، وستستمر الزيادة إلى أن تصل في نهاية الخطة إلى حوالي ٨٩ ألف عامل<sup>(٩)</sup> ويوضح جدول (٤) توقعات النمو في مدينة الصبية .

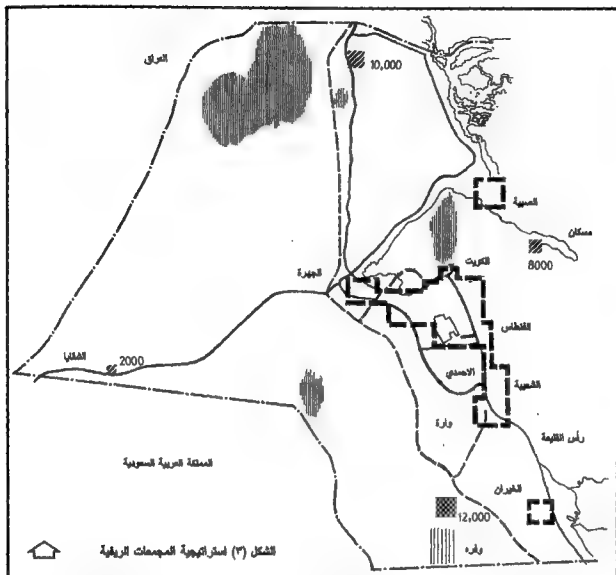
#### ب - مدينة الخبران :

تقع مدينة الخبران إلى الجنوب الغربي من رأس الزور على بعد حوالي ٧٠ كم جنوب مدينة الكويت ، ومن المتوقع أن يصل عدد السكان فيها وفق الخطة المستقبلية إلى حوالي ٢٣ ألف نسمة في عام ١٩٩٥ . وسيزيد العدد إلى حوالي ٦١ ألف في عام ٢٠٠٠ وإلى ١١٥ ألف في عام ٢٠٠٥ .

وسترتفع أعداد الوحدات السكنية من حوالي ٢٤٨٠ وحدة سكنية في عام ١٩٩٥ إلى حوالي ١٠ آلاف وحدة في عام ٢٠٠٥ . أما بالنسبة لقوة العمل فمن المتوقع أن تزيد من حوالي ١٣ ألف شخص في عام ١٩٩٥ إلى حوالي ٤٦ ألف في عام ٢٠٠٥ ( جدول ٥ ) .

(٨) بلدية الكويت - المخطط الهيكلي - المصدر السابق - ص ٦٦ ، ٦٧ .

(٩) نفس المصدر .



جدول (٤)  
التوقعات المستقبلية لمدينة الصبية في الكويت

٢٠٠٥ - ٢٠٠٠	٢٠٠٠ - ١٩٩٥	١٩٩٥ - ١٩٩٠	١٩٩٠ - ١٩٨٥	
٢٥٠,٣٠٠	١٨٠,٥٠٠	١٠٤,٤٠٠	٣٦,٠٠٠	عدد للسكان
١٧,٤٨٠	١٤,٢٧٠	٨,٤٥٠	٤,٢٥٠	عدد الوحدات السكنية
٨٩,٢٠٠	٧٤,٠٠٠	٤٨,٦٠٠	١٨,٢٠٠	المساحة

المصدر : بلدية الكويت - المخطط الهيكلي المعدل الثاني - ص ٦٧ .

جدول (٥)  
التوقعات المستقبلية لمدينة الخيران في الكويت

٢٠٠٥ - ٢٠٠٠	٢٠٠٠ - ١٩٩٥	١٩٩٥ - ١٩٩٠	
١١٥,٢٠٠	٦١,٠٠٠	٢٣,٤٠٠	عدد السكان
٩,٤٥٠	٥,٤٨٠	٢,٤٨٠	عدد الوحدات السكنية
٤٦,٠٠٠	٢٩,٦٠٠	١٢,٧٠٠	المساحة

المصدر السابق - ص ٦٨ ، ٧٠ .







## للزيادة الطبيعية في النمو السكاني في الكويت ( ١٩٧٥ - ١٩٨٠ م )

دكتور / مكي محمد عييز

### ١ . مقدمة :

تعتبر المظاهر السكانية في الكويت من أكثر الموضوعات التي حظيت بقسط وافر من الدراسات خلال العقود الثلاثة الأخيرة . إلا أن معظمها يؤكد على الاهتمام بدراسة ظاهرة رئيسية وهي الهجرة الوافدة والوافدين . كما أن التقص يبدو واضحا حتى في هذا المجال ، فقد جرى الاهتمام بالجوانب الاجتماعية والاقتصادية الإيجابية والسلبية للظاهرة المذكورة ، على حساب دورها في نمو سكان البلاد وما يرتبط به من ظواهرات ديموجرافية متعددة . وإذا كان حال الهجرة ودورها في التباين المكاني لنمو السكان على هذه الصورة فكيف نتوقع أن نجد حال الزيادة الطبيعية ياترى .

يمكن القول صراحة بأنه لم تجر حتى الآن دراسة تفصيلية على مستوى التجمعات الحضرية في الكويت تبين دور الحركة الطبيعية للسكان في تغير أعداد ابنائها . ونستطيع أن نذكر أسبابا عديدة في هذا المجال لعل من أهمها :

أولا : عدم توفير بيانات إحصائية عن الوافعات الحيوية في مناطق عديدة ، وإذا متوافرت فلا تتعدى قدرتها الزمنية أصوالا قليلة غير منتظمة في معظم الأحيان .

ثانيا : تباين درجة الدقة والثقة بها إلى حد كبير . فاليابانات تعاني من المبالغة أو النقص فيها لبعض السنين والأقاليم أحيانا ، وذلك بسبب تباين كفاءة الأجهزة المختصة بتسجيل البيانات ونشرها ، بالإضافة إلى عدم شعور بعض المواطنين أحيانا بأهميتها .

وقد أعدت الدراسة للحاضرة ، على ضوء ما تقدم لتحقيق الأهداف التالية :

أولا : التعرف على مظاهر التباين المكاني لحركة السكان الطبيعية بمنصريها المواليد والوفيات لسكان البلاد ذكورا وإناثا وعلى مستوى الوحدات الادارية .

ثانيا : بيان دور الزيادة الطبيعية بحدوث في نمو سكان الكويت خلال فترة الدراسة ١٩٧٥-١٩٨٠ على مستوى المحافظات أيضا وللمنتلي السكان من الكويتيين وغير الكويتيين .

ثالثا : مناقشة مدى مساهمة الزيادة الطبيعية في زيادة السكان وتفاوتها على مستوى التجمعات السكانية الحضرية والصغيرة لدولة الكويت .

رابعا : استقفا منافسة المظاهر المذكورة في تحديد حجم حركة الهجرة ودورها في الزيادة السكانية والاجمالية مقارنة بدور الزيادة الطبيعية . وبذلك فإن دراستنا متعالج عنصرى للنمو السكاني معا .

خاصا : مما لا شك فيه أن التباين المكاني في مستويات الزيادة الطبيعية أن وجد ، يعزى إلى عوامل اقتصادية واجتماعية وصحية وهو ما ستحاول الدراسة التعرف عليه ما أمكن ذلك أيضا . وأخيرا فإن دراستنا للحاضرة ستساعد في لقاء الضوء على طليعية المشكلات التي تتعرض لها التجمعات الحضرية في الكويت نتيجة عدم التوازن الواضح في عنصر نموها السكاني استعدادا لمواجهتها .

ولا بد لتحقيق الأهداف اعلاه ان نأخذ بحسن الاعتبار بعض الملاحظات يتمثل أهمها فيما يأتي :

أولا : ان جملة سكان الكويت تتكون من جماعتين:الكويتيين وغير الكويتيين من الوافدين اليها والمقيمين فيها لاسباب متعددة .

ثانيا : يعيش جميع سكان الكويت تقريبا في تجمعات حضرية متباينة في احجامها . اما المناطق الريفية فهي غير مرفقة وإذا ما وجد نشاط زراعي أو رعي محدود في بعض الاجزاء قاله لا يؤلف سوى مصدر ثانوي للرزق فقط .

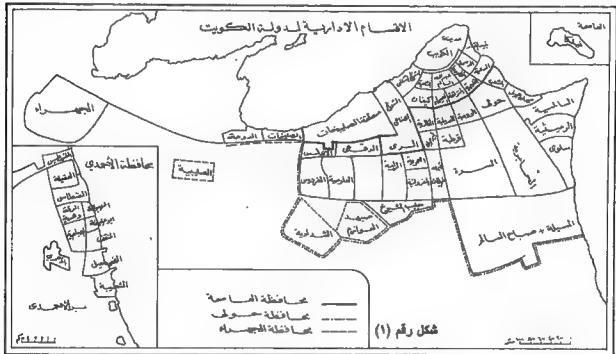
ثالثا : التبدلات المستمرة في الحدود الادارية للتجمعات السكانية وفي اعدادها خلال فترة الدراسة ، فقد ورد تكرار التجمعات في تعداد عام ١٩٨٠ ولم تكن مذكورة في تعداد عام ١٩٧٥ ، بالإضافة إلى استخدامات محافظة رابطة جديدة في عام ١٩٧٨ هي محافظة الجهراء

وتجمعات أخرى . وذلك فقد قمنا بوضع بيانات عام ١٩٨٠ سواء ما كان منها تجمعات متماثلة أو غير متماثلة مع ما يتناسب وتجمعات عام ١٩٧٥ \* .  
 رايما : لقد تم اختيار فترة الدراسة ١٩٧٥-١٩٨٠ باعتبارها تتضمن أحدث تعدادين للسكان في البلاد ولتوفير بيانات حيوية أكثر دقة وتفصيلا .

خامسا : ستكون الإحصاءات الحيوية للفترة ١٩٧٥-١٩٨٠ وبيانات التعداد لعامي ١٩٧٥ و١٩٨٠ والدراسات الأخرى التي تصدرها الإدارة المركزية للإحصاء في وزارة التخطيط المصادر الرئيسية في دراستنا .

ولقد بلغ عدد التجمعات السكانية التي اعتمدت عليها دراستنا الحالية ستة وأربعين تجمعا حضريا موزعة على المحافظات الأربع وتضم جميع مكان الكويت تقريبا . وبالرغم من أن دراستنا ستتناول أساسا الجماعتين السكائيتين بالإضافة إلى جملة السكان ، إلا أنها ستؤكد في بعض الأحيان على جملة السكان أو إحدى الجماعتين وعلى مستوى المحافظات بدلا من التجمعات الصغيرة وذلك لجملة من الأسباب :

أولا : عدم وجود فوارق كبيرة بين معدلات المواليد والوفيات ومعدلات الزيادة الطبيعية للجماعتين خلال فترة الدراسة .  
 ثانيا : أن البيانات المتعلقة بأبناء البلاد تكتنفها بعض النقصان في عدد من التجمعات السكانية فهي تشمل على سبيل المثال كلا من المواطنين الذين يحملون الجنسية الكويتية والذين لا يزالون بدونها . هذا بالإضافة إلى أن هناك ما يشير إلى شي من المبالغة في أعداد الكويتيين في تعداد عام ١٩٧٥ . وكانت النتيجة أن أرقام الزيادة الطبيعية ظهرت وكأنها أعلى من بيانات الزيادة السكانية في عدد من تجمعات الكويتيين بالدرجة الأولى .



ونظرا لعدم توفر بيانات كافية وتفصيلية عن حركة السكان على مستوى المسقطات البشرية تكشف لنا دور الهجرة الوافدة أو الداخلية عبر الحدود الادارية ، فقد وجدنا بأن دراسة الزيادة الطبيعية تنبج لنا فرصة للمقارنة بين دور كل من الظاهرتين خلال السنوات الخمس . ولقد اتبنا طريقة الاحصاءات الحيوية في معرفة دور الهجرة في النمو السكاني . وتتلخص كما يلي : حساب الزيادة الطبيعية للفترة الواقعة بين تعدادي ١٩٧٥ و ١٩٨٠ ، ومن ثم طرحها من مجموع التغير السكاني أو الزيادة السكانية خلال الفترة ذاتها . وبذلك حصلنا على تقدير فيض الهجرة لكل تجمع سكاني . وبحساب نسبة كل من الزيادة الطبيعية والهجرة من الزيادة السكانية ، استطعنا الحصول على نسبة مساهمة الزيادة الطبيعية في جملة زيادة السكان خلال فترة الدراسة وعلى مستوى التجمعات كلها . ومما يزيد من أهمية هذه الطريقة هو توفر البيانات الاحصائية الصحيحة للمواليد والوفيات للغة المذكورة وعلى مستوى التجمعات السكانية . وإذا ما وجدت

\* تنقسم دولة الكويت اداريا إلى أربع وحدات كبيرة أو محافظات هي : محافظة العاصمة ومحافظة حوالى ومحافظة الاحمدى ومحافظة الجبيل وتنضم كل محافظة عددا من للتجمعات الحضرية تتفاوت في حجمها وعددها ( شكل ١ ) .

بعض الأخطاء سواء في بيانات التعداد أو الإحصاءات الحيوية ، فلها تكون متعادلة عادة للتعدادين المذكورين ، كما أن الخطأ في حساب المواليد يمكن أن يعوض بالخطأ في حساب الوفيات . وبذلك فإن الخطأ في الزيادة الطبيعية يعوض الخطأ في مجموع التعداد السكاني إذا ما كان خطأ التعداد أو خطأ الزيادة الطبيعية سالباً معاً أو موجباً في كليهما .

#### ٢ . مستويات واتجاهات الزيادة الطبيعية :

بالنظر لدور الظواهر الحيوية من مواليد ووفيات في تغير حجم السكان ولأن دراستنا مكرسة لبيان دور الزيادة الطبيعية ، فقد رأينا من المناسب وقبل بيان مصادماتها في التعداد السكاني أن نناقش بإيجاز معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية للسكان ذكورا وإناثا على مستوى المحافظات ولكل من الكويتيين وغير الكويتيين وجملة السكان معاً ( جدول (١) بر (الأشكال ٢ و ٣ و ٤) .

##### ٢.١ المواليد :

لقد تم استخدام معدل المواليد الخام أو ( معدل المواليد الأحياء ) لبيان دور الخصوبة في التعداد السكاني للمجموعات الثلاث ذكورا وإناثا في الكويت لعامي ١٩٧٥ و ١٩٨٠ . ويبدو من البيانات في ( الجدول ١.٢ ) أن هناك تفاوتاً واضحاً في معدلات المواليد ليس فقط على مستوى المحافظات وإنما لكل من الذكور والإناث في عامي الدراسة . ولعل استمرارنا لمعدلات المواليد لكل من الكويتيين وغير الكويتيين وجملة السكان يكشف لنا مدى التباين فيما بينها .

##### ١.٢-١ الكويتيون :

تتذبذب معدلات المواليد لأبناء البلاد ولكلا الجنسين في المحافظات المختلفة عنها لاجتماعها في عامي ١٩٧٥ و ١٩٨٠ . فيلاحظ في عام ١٩٧٥ بأن أربطاً المعدلات كانت من نصيب محافظة العاصمة وللشؤون والأثاث . فقد بلغ المعدل فيها (٣٥,٦) بالآلاف ، تليها محافظة حولي بمعدل (٥٠,٢) بالآلاف لجملة الكويتيين . أما أعلى الأرقام فقد جاءت في محافظة الأحمدى (٦٢,١) بالآلاف تليها محافظة الجبراء (٥٨,٦) بالآلاف . ويبدو أن معدلات لمحافظة حولي فقط هي الأقرب إلى معدل جملة السكان الكويتيين في البلاد و هي (٥١,١) بالآلاف . في حين تنخفض عنها في محافظة العاصمة بوضوح وتقفوا في المحافظات الأخرى .

وإذا ما افترضنا احتمالات النقص أو المبالغة في البيانات ، فلا بد من وجود عوامل مسؤولة عن هذا التذبذب . وربما يرجع انخفاض المعدلات في محافظة العاصمة إلى أن سكانها يمثلون الفئات الكويتية المرفهة من السكان ، حيث الظروف مساعدة على انتشار العوامل المشجعة على هبوط معدلات الخصوبة ، وتتمثل بالدرجة الأولى في المستوى التعليمي المرتفع ومستوى التخصير الواضح وما يرتبط به من مظاهر اقتصادية واجتماعية ديناميكية سريعة التغير بالإضافة إلى ارتفاع معدل دخل الفرد والأسرة . أما ارتفاع معدلات المواليد في كل من محافظات الأحمدى والجبراء ، فإنه يعود إلى عوامل معاكسة تتمثل في أن معظم سكانها من أهل البادية أصلاً وكانت مجتمعاتهم قبل عشر سنوات لا تزال تمر في مرحلة الاندماج بالمجتمع الحضري للبلاد . ولذلك نترقب أن نجد بينهم كل ما يشجع على بناء أسرة كبيرة من عوامل سواء كانت تعليمية أو اجتماعية أو اقتصادية أو نفسية أو جميعها معاً . وفيما يتعلق بمحافظة حولي فلها تقع وسطاً في معدلات المواليد بين محافظة العاصمة والمحافظتين الأخرين . ومن المحتمل أن يعزى هذا الموقع إلى تأثير المواطنين بخصائص الوافدين من غير الكويتيين الديموجرافية ومنها معدلات المواليد المنخفضة نسبياً كما سنرى بعد قليل . إن عدداً كبيراً من الأسر الكويتية في هذه المحافظة ليسوا سوى امتداد لأسر أقرانهم في محافظة العاصمة المجاورة . فقد حدث نتيجة التوسع العمراني لمدينة الكويت وبعد هدم سورها وتغذي وإنشاء ضواحي جديدة خارجها أن حدثت حركة انتقال واسعة بين المواطنين بعيداً عن العاصمة مجاورين بذلك مناطق تجمع الوافدين التقليدية .

ويبدو من الناحية الأخرى بأن معدلات المواليد قد شهدت تغيرات عديدة في عام ١٩٨٠ بالمقارنة مع الفترة السابقة . ولعل من أبرزها هو الاتجاه العام نحو الانخفاض بوضوح لكلا الجنسين وفي معظم المحافظات وعلى مستوى جملة سكان البلاد من الكويتيين وغيرهم معاً . ويمكس هذا التناقص بوضوح مستوى التركيز الحضري وارتفاع مستويات المعيشة وتراجع معظم العوامل التي تقف وراء معدلات الخصوبة العالية إجمالاً في الآونة الأخيرة . ومما يؤيد هذا القول أن معدلات المواليد حققت أكبر انخفاض لها في محافظة حولي حيث يؤلف الوافدون معظم سكانها وحيث تمود بينهم معدلات وإطالة عادة للخصوبة . فقد انخفض المعدل لجملة الكويتيين من حوالي (٥٠) إلى (٣١) بالآلاف فقط ، وحققت معدلات المواليد لانخفاض أكبر من حوالي (٥٠) إلى حوالي (٢٦) بالآلاف فقط .

وجاءت محافظة الأحمدى بالمرتبة الثانية ، حيث حققت معدلات المواليد انخفاضاً واضحاً لأبنائها الكويتيين وخاصة بين الذكور منهم . بينما جاءت محافظة الجبراء في نهاية القائمة حيث لم تشهد المعدلات فيها انخفاضاً واضحاً كما في المحافظاتين السابقتين مما يشير إما إلى استمرار فائض العوامل المشجعة على معدلات مرتفعة للالتجاب إلى حد ما أو ربما إلى تحسن مستوى البيانات الحيوية في السنوات الأخيرة . وإما الارتفاع الطفيف في معدلات المواليد لمحافظة العاصمة فلا نجد له تفسيراً سوى انتقال أعداد من الكويتيين إلى بعض تجمعات المحافظة خاصة بعد إلغاء تجمعات العشيش البعيدة ، واحتمال احتساب مواليد فئات المواطنين غير حاملي الجنسية مع حاملها في عملية جمع البيانات . ومع ذلك فإن الزيادة لا تكاد تذكر بحال من الأحوال .

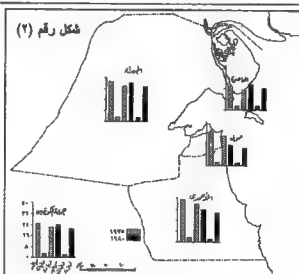
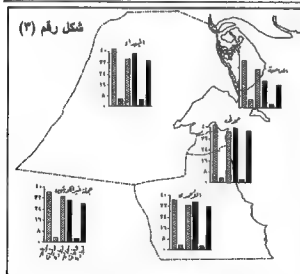
(جدول ١) ★  
معدلات المواليد والوفيات والهجرة في الكويت حسب النوع والجنسية والمحافظة ١٩٧٥م و ١٩٨٠م (المعدل لكل ألف من السكان)

المحافظة	المواليد						الوفيات						الهجرة الطبيعية					
	كويتيون		غير الكويتيين		جملة		كويتيون		غير الكويتيين		جملة		كويتيون		غير الكويتيين		جملة	
	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٧٥
المنامة	35.2	39.5	37.3	14.1	13.2	13.6	23.9	26.3	24.2	14.1	13.2	13.6	35.2	39.5	37.3	14.1	13.2	13.6
	35.9	35.7	35.8	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	35.9	35.7	35.8	13.2	13.6	13.4
	35.9	35.7	35.8	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	35.9	35.7	35.8	13.2	13.6	13.4
	35.9	35.7	35.8	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	35.9	35.7	35.8	13.2	13.6	13.4
	35.9	35.7	35.8	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	35.9	35.7	35.8	13.2	13.6	13.4
حولي	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
الاضحى	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
الجهراء	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
الجملة	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4
	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4	22.7	23.9	23.3	13.2	13.6	13.4	49.4	45.1	47.2	13.2	13.6	13.4

المصدر :

- (١) وزارة التخطيط ، الأمانة المركزية للإحصاء ، مسحية الوفيات العمومية والسكانية لدولة الكويت ، (١٩٦٧-١٩٧٨) ديسمبر (١٩٨١) ، جدول ١٣ ص ٧٦-٨٢ و جدول ٤ ص ٨٤ - ٩١ و جدول ٤٥ ص ٩١-٩٩ و جدول ١٠ ص ١٧٥-١٨٢ و جدول ١١ ص ١٨٢-١٩٠ و جدول ٩٢ ص ١٩١-١٩٨ .  
(٢) وزارة التخطيط ، الأمانة المركزية للإحصاء ، كشور السوية للإحصاءات العمومية ، المواليد والوفيات لعام ١٩٨٠م ، جدول ٣ ص ٣-٢ و جدول ٢٨ ص ٦٥-٦٠ .  
★ الجدول من حساب الباحث .

معدلات المواليد والوفيات والهجرة الطبيعية حسب المحافظات ، للكويتيين ،  
معدلات المواليد والوفيات والهجرة الطبيعية حسب المحافظات ، للكويتيين ،  
١٩٧٥ - ١٩٨٠ ، بالآلاف



٢-١-٢ غير الكويتيين :

ان أهم ما يميز به معدلات الوافدين هي انها منخفضة بالمقارنة مع معدلات مواطني الكويت . ويصدق هذا القول على معدلات الذكور منهم والإناث والجملة في آن معا وعلى مستوى أجزاء البلاد جميعا . ولو استعرضنا الحالة في عام ١٩٧٥م لوجدنا هناك تقاربا كبيرا ما بين معدلات الفئتين السكنتين في محافظة المنامة . وهو أمر متوقع نظرا للتماثل الكبير في خصائصها الديموجرافية والتي تعكس في

الوقت نفسه تشابهها في درجة التضخم والنظرة إلى حجم الأسرة عموماً . وتلى العاصمة بهذا الشأن محافظة حولي ، حيث بلغ معدل مواليد جملة غير الكويتيين حوالي (٤١) بالآلاف وقد زاد بين الأثلاث منهم على الذكور بحوالي (٦) بالآلاف وربما يعزى ذلك إلى زيادة الانتماء بتسجيل المواليد الأثلاث وحقه بين الوافدين عموماً . وتقترب معدلات غير الكويتيين من معدلات الكويتيين مرة أخرى في هذه المحافظة . وهو يؤيد ما ذكرناه قبل قليل من أن التقارب بين الفئتين في التجمعات السكانية انعكس على تقاربهما في مظاهر عديدة منها الواقعيات الحيوية .

وتستمر معدلات المواليد منخفضة في المحافظتين الأخريين الأحمدى والجھراء وينسب مستولاهما في المحافظتين السابقتين تقريباً . وهو ما يشير إلى نوع من التجانس في خصائص السكان غير الكويتيين في كل مكان من موطنهم الجديد . ولكنها إذا ما قورنت بمعدلات الكويتيين في المحافظتين قلنا تبدو أقل بوضوح منها في المحافظتين السابقتين . ولعل في ذلك ما يؤيد مرة أخرى التفاوت الكبير بين الفئتين في خصائصها المختلفة . وفيما يتعلق بمعدلات جملة غير الكويتيين قلنا بلغت حوالي (٣٢) و (٤٣) و (٢٦) لكل من ذكرهم وإناثهم وجمعتهم على التوالي . وهي تقل بما يزيد على (١٠) بالآلاف عن نظيراتها للكويتيين والذكور منهم بصفة خاصة .

وتميزت المواليد في عام ١٩٨٠ بتذبذب للجنتين من جهة ومن محافظة لأخرى من جهة أخرى . فقد انخفض معدلها لجملة وإحدى محافظة العاصمة إلى حوالي (٣٠) بالآلاف أو ما يقل بحوالي (١٥) بالآلاف عما كان عليه عام ١٩٧٥ . وكان هبوطه أشد وضوحاً بالنسبة للذكور بحيث قل عن نصف ما كان عليه في العام السابق ، وربما يعزى ذلك إلى عوامل عديدة من بينها تعمق المظاهر الحضرية بينهم ودفقة البيانات الحيوية . ولو قورنت المعدلات لغير الكويتيين بأقرانهم من الكويتيين لظهرت منخفضة جداً تقل عن نصفها أو يزيد وخاصة بين الذكور منهم .

والصفت المعدلات في المحافظات الأخرى بالتذبذب الواضح ، ففي محافظة حولي مثلاً لم يتغير المعدل لجملة الوافدين خلال فترة الدراسة تقريباً ، في حين حقق ارتفاعاً طفيفاً وانخفاضاً مماثلاً لكل من الذكور والإناث على التوالي ، واستمرت من الناحية الأخرى على مستوياتها السابقة في علاقتها بمعدلات الكويتيين في المحافظة . ونلاحظ في المحافظتين الباقيتين الأحمدى والجھراء حالة مماثلة من التذبذب ، مع ميل إلى الزيادة في بعض الحالات وخاصة بين معدلات الأثلاث على المكس مما رأينا في المحافظتين السابقتين . وربما يشير كل ذلك إلى انتقال الأمر الوافدة نحو المحافظات البعيدة في الآونة الأخيرة لعوامل اقتصادية واجتماعية عديدة . واستمرت العلاقة بين معدلات الوافدين والكويتيين في المحافظتين على حالها تقريباً وكما كانت في العام السابق مع فارق في نسبتهما مما يشير إلى الفوارق الواضحة بين الجماعتين في هذا الشأن . وفيما يتعلق بمعدلات جملة الوافدين ، قلنا ، كما يبدو ، حققت انخفاضاً واضحاً عنها في المحافظات الأخرى فيما عدا العاصمة والجنتين معاً . كما أنها كانت أقل بوضوح منها في العام السابق ، ولكنها ظلت وكما في الحالات الأخرى على مستولاهما السابق في علاقتها بمعدلات جملة الكويتيين في البلاد تقريباً .

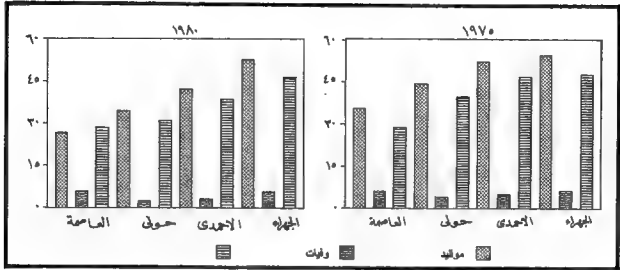
## ٢ . ١ . جملة السكان :

تفاوتت معدلات المواليد لجملة سكان الكويت هي الأخرى من محافظة لأخرى ولكلا الجنتين خلال فترة الدراسة . ففي عام ١٩٧٥ بلغ المعدل حوالي (٤٣) بالآلاف ، وكان نصيب الأثلاث منه حوالي (٤٧) بينما لم يتجاوز المعدل للذكور (٤١) تقريباً فقط . وتعتبر الأرقام المذكورة من أعلى معدلات المواليد للعام في العالم وأقلها الوطن العربي . ففي تونس بلغ المعدل في العام المذكور (٣٧) بالآلاف .<sup>(١)</sup> وفي لبنان (٣٠) بالآلاف وفي مصر (٣٨) بالآلاف ، ولكنها تقل أو تماثل نظيراتها في بعض أقطار الخليج العربي ، حيث يصل المعدل في كل من دولة الإمارات وعمان وقطر إلى حوالي (٥٠) لكل ألف من سكانها .<sup>(٢)</sup> ووصلت في السودان عام ١٩٧٣ إلى حوالي (٤٨) بالآلاف<sup>(٣)</sup> . وبلغت في العراق خلال الفترة ١٩٦٥ - ١٩٧٥ حوالي (٤٩) بالآلاف .<sup>(٤)</sup>

أما على مستوى محافظات البلاد فقد تجاوزت معدلات المواليد المعدل العام في ثلاث محافظات هي حولي والأحمدى والجھراء . وبلغت الزيادة في محافظة الجھراء أكثر من (١٠) بالآلاف ، تليها محافظة الأحمدى حوالي (٩) بالآلاف بينما كانت الزيادة لا تذكر في محافظة حولي . ومن الناحية الأخرى كان المعدل في محافظة العاصمة يقل عن المعدل للعام للبلاد بحوالي (١٠) بالآلاف بوضوح . ويعزى هذا التباين إلى تفاوت تأثير ضوابط الخصوبة من جماعة مكانية إلى أخرى .

- (١) خميس طعم الله : التغيرات الديموجرافية الحديثة في الجمهورية التونسية ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي ، منظمة اليونسكو والمركز الاتقائي العربي للبحوث والتثري في العلوم الاجتماعية ، ص١٩٨٤ من ٤ ( غير منشور ) .
- (٢) نادية حليم سليمان ، التغيرات الديموجرافية ومجالات التنمية الاجتماعية والاقتصادية ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي ، ص١٩٨٤ من ٩ ( غير منشور ) .
- (٣) عمر أحمد الفتاح ، التغيرات الديموجرافية الحديثة في السودان ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي ، ص١٩٨٤ من ٦ ( غير منشور ) .
- (٤) مكي محمد عزيز ، التغيرات الديموجرافية الحديثة في العراق ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي ص١٩٨٤ من ٦ ( غير منشور ) .

معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية حسب المحافظات ، جملة السكان ،  
١٩٧٥ - ١٩٨٠ ، بالآلف



شكل رقم (٤)

ولعل أول ما يجلب انتباهنا في استعراضنا لحالة المواليد في عام ١٩٨٠ هو الانخفاض الواضح في معدلها لجملة سكان البلاد وللجماعتين السكانيين الآخرين معا . فقد نقص المعدل العام لجملة السكان حوالي (٥) بالآلف عما كان عليه في العام السابق وبحوالي أكثر من (٣) بالآلف للذكور والإناث . ولا يزال على كل حال ، المعدل العام البالغ حوالي (٣٨) بالآلف مرتفعا بالمقارنة مع أقطار نامية عديدة . فقد وصل في كل من تونس إلى (٢٥) بالآلف وفي السودان (٤٥) وفي المملكة السعودية (٤٣) وفي عمان ودولة الإمارات (٤٧) ويهبط في لبنان إلى (٢٩) بالآلف<sup>(٥)</sup> . أما على مستوى الوحدات الإدارية الرئيسية فقد جاءت أعلى المعدلات في محافظة الجيزة حوالي (٥٢) بالآلف لجملة سكانها أو ما يزيد بمقدار (١٥) بالآلف على المعدل العام . ويمكن أن يقال الشيء نفسه فيما يتعلق بالرقم للذكور والإناث أيضا ، إلا أن الأرقام المذكورة لا تبدو سوى منخفضة قليلا عن نظيرتها في عام ١٩٧٥ .

وجاءت بعد ذلك محافظة الاحمدى ، وكانت الزيادة في معدل جملة سكانها عن معدل جملة سكان البلاد قليلة ليس إلا . فقد بلغت حوالي (٥) بالآلف فقط ، وهي نفسها تقريبا لكل من الذكور والإناث . أما محافظة حوف فقد حقق معدل المواليد لجملة ابنائها انخفاضا قليلا لم يتجاوز (٣) بالآلف عن المعدل العام ، إلا أن الانخفاض الكبير جاء بين مواليد الإناث فيها والذي تجاوز (١٧) بالآلف تقريبا . ولم يتجاوز من الناحية الأخرى الثباين في مستويات المواليد بين عامي ١٩٧٥ و ١٩٨٠ الأرقام المذكورة بصورة عامة وخاصة مايتعلق بالذكور من ابنائها . إلا أن التغير الكبير هو ما شهده بيانات محافظة العاصمة سواء بالمقارنة مع المعدل العام للبلاد أو لما كان عليه في العام السابق . وعلى العموم فإن الحالة العامة لمعدلات المواليد تعكس تطور لحوال للسكان المختلفة وتأثيرها على خصائصهم الديموجرافية بصفة خاصة خلال فترة الدراسة .

## ٢ - ٢ الوفيات :

تتصف الوفاة وهي حالة حدوث الموت على العكس من الخصوبة بكونها أكثر استقرارا وإقل عرضة للتذبذب . إن زيادة حجم السكان أو تناقصه خلال أية فترة زمنية هو نتيجة للتوازن بين الزيادة الناتجة عن المواليد والهجرة الوافدة وبين التناقص الذي تحدثه الوفاة ونزوح الأفراد . وهي بعد ذلك تعكس ماحدته العوامل الاجتماعية والاقتصادية وتوفر الخدمات الصحية وكفائتها على لحوال السكان ونموهم . وسنحاول استخدام معدلات الوفيات العامة على مستوى محافظات الكويت وللجماعتين السكائيتين وجملتهن كقورا وإثباتا ، لبيان دورها كعامل رئيسي يتحكم في تحديد مستوى الزيادة الطبيعية في البلاد خلال فترة الدراسة .

انظر (جدول - ١) و (الاشكال ٢ و ٣ و ٤) .

(٥) عابث خليفة ، للبيانات والتحليل والإسقاط السكاني في الوطن العربي ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي ، عمان (١٩٨٤م) ص ١٣ (غير منشور) .

تشير معدلات الوفيات بين الكوييتين وكما هو متوقع ، الى استقرار واضح وتفاوت بسيط فيما بينها خلال عامي الدراسة . هذا بالإضافة الى أنها تبدو منخفضة جدا بالمقارنة ليس مع دول العالم الثالث فقط وإنما حتى مع مستوياتها في معظم أقطار القارة الأوروبية وأمريكا الشمالية . فقد بلغ المعدل العام لجملة الكوييتين في عام ١٩٧٥ حوالي (٦) بالآلف . وهو رقم يقل كثيرا عن نظيره في تونس للعام نفسه والبالغ حوالي (١٠) بالآلف <sup>(١)</sup> . وفي مصر حوالي (١٤) بالآلف عام ١٩٧٢ <sup>(٢)</sup> . وفي السودان حوالي (٢٣) بالآلف <sup>(٣)</sup> . وللعراق حوالي (٥) بالآلف للفترة ١٩٧٠-١٩٧٥ <sup>(٤)</sup> .

ويلاحظ من الناحية الأخرى بان جملة معدلات الوفيات بين الذكور اعلى منها بين الإناث بمقدار (١,٥) بالآلف عام ١٩٧٥ . وهي ظاهرة سفراها واضحة على مستوى المحافظات وللمجاعتين السكائيتين أيضا . وهو امر اعتيادي طالما ان معدلات وفيات الذكور تفوق نظيرتها لا سباب معروفة عديدة . بالإضافة الى ما تعاني منه بيلات الوفيات للناث أحيانا من نقص في رصدها . وينعكس ما ذكرناه قبل قليل من انسجام في معدلات الوفيات على توزيعها الاقليمي بين محافظات البلاد . وقد جاءت محافظة الجبراء في المقدمة من حيث ارتفاع المعدل فيها وبلغ (٦,٩) بالآلف ، تليها محافظة الاحمدى (٦,٦) بالآلف ثم محافظة العاصمة (٦,٣) وأخيرا محافظة حولي (٥,٨) بالآلف . ان هذا التباين الطفيف جدا والذي لا يتعد كثيرا عن مستوى المعدل العام لجملة الكوييتين ، يفسر التفاوت النسبي في العوامل المؤثرة في تباين اسباب الوفاة من جهة ومدى دقة البيانات من جهة أخرى . ولعل انخفاض المعدل في محافظة حولي بالمقارنة مع المحافظات الأخرى ، وكما رأينا في معدلات المواليد ، يعزى الى التقارب الأكثر وضوحا للكوييتين مع الوافدين وتأثيرهم بهم في امور عديدة .

وعلى الرغم من عدم حدوث تغيرات كبيرة في عام ١٩٨٠ ، الا ان الاتجاه السائد في معدلات الوفيات للتناقص الشامل صما كان عليه عام ١٩٧٥ . فقد انخفض المعدل العام لجملة الكوييتين ولذكورهم وإنثهم حوالي واحد بالآلف . وظلت محافظة الجبراء تحتل المركز الاول بين المحافظات في معدل وفياتها تليها هذه المرة محافظة العاصمة ، ثم محافظة حولي وأخيرا محافظة الاحمدى . وتظل أرقام هذا العام منخفضة بالمستوى العالمي والاقليمي . ويهبط معدلات الوفيات هو نتيجة متوقعة لتطور مستوى الحياة على جميع الاسعدة في البلاد وخاصة كفاءة الخدمات الصحية بمختلف اصنافها .

## ٢ - ٢ - ٢ غير الكوييتين :

تتصف معدلات الوفيات لغير الكوييتين بانها أقل بصورة واضحة عنها للكوييتين . مشابهة بذلك حالة المواليد التي مرت بنا من قبل . الا ان التفاوت في حالة الوفيات يبدو اكبر بكثير . ففي عام ١٩٧٥ كان الفرق في المعدلات للفتين حوالي (٢,٥) بالآلف وأكثر من ذلك بين الذكور . اما على مستوى المحافظات فان التفاوت يقل في بعض المحافظات . ففي محافظة العاصمة كان المعدل بين جملة الوافدين مقاربا جدا لنظيره بين أبناء البلاد . ويمكن ان يقال اني نفسه عن الحالة في محافظة الجبراء ، ونعزى اسباب هذا التماثل النسبي الى تشابه العوامل المؤثرة في حجم الوفيات في كل منهما ، وكما رأينا في حالة المواليد من قبل . وبالرغم من ذلك فان الفرق يظل كبيرا بين للفتين في وفيات الاناث ، حيث يزيد الفرق بينهما أحيانا عن (٢) بالآلف في بعض المحافظات والمعدل العام . اما في محافظتي حولي والاحمدى فان الفرق بين معدلات الوفيات للكوييتين وغيرهم يظل واضحا جدا . ويعود ذلك الى التباين في العوامل المؤثرة في اسباب الوفاة في المحافظتين المتكورتين . ويمكن القول بان معدلات الوفيات لغير الكوييتين ربما تعتبر من أوطأ المعدلات المسجلة في العالم حينذاك ، بل انها أقل مما هي عليه في موطن الوافدين الاصلية الى حد كبير ، مما يشير الى مدى كفاءة وشمول الخدمات الصحية وارتفاع مستوى المعيشة في البلاد .

وحققت معدلات الوفيات في عام ١٩٨٠ نقسا شديدا وقياسيا في مستواها تقريبا . فلم يتجاوز المعدل لجملة الوافدين (٢,٥) بالآلف ، ووصل الى أقل من ذلك بين جملة أنثهم (٢,٣) بالآلف . وبصورة عامة بلغ التناقص في معدلات جملة الوافدين عن العام الماضي حوالي (١) بالآلف . ولذا ما انتقلنا الى توزيع المعدلات فيما بين المحافظات لوجدناها قد طبقت في الأخرى وكان التفوق على أشده في محافظة حولي حيث بلغ المعدل (٢,٢) بالآلف وللاناث (٢,٠) بالآلف فقط ، يلي ذلك محافظة العاصمة وبلغ المعدل فيها (٣) بالآلف وللاناث (٢,٣) بالآلف . وتأتي محافظة الاحمدى بالمرتبة الثالثة ووصل معدل وفيات جملة الوافدين من إناثها (٣) بالآلف ولاناثهم (٢,٥) بالآلف . وأخيرا جاءت محافظة الجبراء (٥,١) . وحديث أكبر تناقص عن عام ١٩٧٥ في محافظة العاصمة حوالي (٤) بالآلف ، ثم في محافظة الاحمدى حوالي (١) بالآلف . ونستطيع القول بان للتناقص في معدلات

(٦) خميس طهم الله ، التغيرات الديموجرافية الحديثة في الجمهورية التونسية ، مصدر سابق ، ص ٢ .

(٧) نادية حليم سليمان ، التغيرات الديموجرافية ومجالات التنمية الاجتماعية والاقتصادية ، مصدر سابق ص ٥ .

(٨) عمر الشاوي ، التغيرات الديموجرافية الحديثة في السودان ، مصدر سابق ، ص ٧ .

(٩) مكي محمد عزيز ، التغيرات الديموجرافية الحديثة في العراق ، مصدر سابق ، ص ٧ .

وفيات غير الكويتيين خلال فترة الدراسة كان أكبر مما تعرضت له معدلات الكويتيين ، مما يشير إلى سرعة تحسن مستوى معيشة الوافدين ومدى استفادتهم من الخدمات المتاحة لهم .

## ٢ - ٣ - جملة السكان :

استناداً إلى حالة توزيع مستوى الوفاة التي مرت بنا اعلاه للكويتيين وغير الكويتيين نتوقع ان نرى تفاوتاً قليلاً ما بين المعدل العام ومعدلات المحافظات في بداية فترة الدراسة وفي نهايتها . ففي عام ١٩٧٥ بلغ معدل الوفيات لجملة سكان الكويت (٤,٨) بالألف ، وتراوح المعدل لجملة الذكور والاناث قليلاً حول المعدل المذكور زيادة ونقصاناً . ولم تكن هناك فوارق كبيرة أيضاً على مستوى محافظات البلاد . وقد فاق المعدل في ثلاث محافظات منها المعدل العام لجملة السكان . وكانت اعلى المعدلات من نصيب كل من محافظتي الجبهاء (٦,٦) بالألف ومحافظة العاصمة (٦,٤) بالألف ، وسجلت معدلات للذكور فيها ارقاماً مرتفعة نسبياً وصلت إلى أكثر من (٧) بالألف في الاولى و (٨) بالألف في الثانية . وتأتي بعدها محافظة الاحمدى بمعدل بلغ (٥,٢) بالألف ثم محافظة حولي (٤,٣) بالألف . وتوقع معدلات وفيات تكررهما المعدل العام أيضاً ، ولكن بمقدار اقل منه في المحافظتين السابقتين . وتظل المعدلات المذكورة اعلاه جميعاً منخفضة بالمقارنة مع المعدلات لتكرير من أقاليم العالم الصناعية وللنامية مع البعيدة والمجاورة على حد سواء .

وكما رأينا من قبل فان معدلات الوفيات قد حققت ترجيحاً واضحاً في عام ١٩٨٠ عما كانت عليه في العام الماضي . فقد هبط المعدل العام من (٤,٨) بالألف إلى (٣,٦) . وبعط للذكور من (٥,١) بالألف إلى (٣,٩) بالألف . وحقق انخفاضاً مماثلاً بين الاناث من (٤,٣) بالألف إلى (٣,٣) بالألف . وجاء ترتيب المحافظات حسب تناقص وفياتها كما كان في عام ١٩٧٥ من فارق في تناقص ارقامها . وهكذا كان نصيب محافظة حولي ادنى مستوى لمعدلات الوفيات (٣,٩) بالألف ، تليها محافظة الاحمدى (٣,٨) بالألف ثم محافظة العاصمة (٤,٢) وأخيراً محافظة الجبهاء (٥,٩) بالألف . ومن أبرز الفروق في المعدلات خلال فترة الدراسة هو هبوطها للذكور محافظة العاصمة إلى النصف تقريباً من (٨) بالألف إلى (٤,٢) بالألف ولاناث محافظة الاحمدى بمقدار (١,٥) بالألف من (٤,٦) بالألف إلى (٣,١) بالألف . وربما تزداد أسباب هذا التناقص الكبير والتفاوت بين النوعين على مستوى المحافظات والبلاد إلى تحسن مستوى دقة الاحصاءات الحيوية وخاصة ما يتعلق منها بالاناث بالإضافة إلى الضوابط المتحكمة بحجم الوفيات والتي مر ذكرها آنفاً .

## ٢ - ٣ - الزيادة الطبيعية :

تعرض حجم السكان في الكويت إلى تقلبات واضحة خلال المراحل التاريخية المختلفة إلا ان الاتجاه الحديث يشير إلى الزيادة المستمرة . فقد أصبح عدد الوفيات أقل من عدد المواليد بصورة منتظمة مما أدى إلى ارتفاع منتظم في منحني النمو السكاني . وهكذا أصبحت الزيادة الطبيعية الناتجة عن زيادة المواليد على الوفيات هي المصدر الرئيسي لنمو السكان في البلاد وأقاليمها المختلفة . وتأتي حركة انتقال السكان لتحكم في مظاهر النمو السكاني إلى جانب الحركة الطبيعية كما سنرى . وبعد استعراضنا في الصفحات القليلة السابقة عناصر الحركة الطبيعية على انفراد سنتناول ظاهرة الزيادة الطبيعية لجملة أفراد المجتمع الكويتي بغتة من المواطنين والوافدين معاً خلال فترة الدراسة ، وذلك تمهيداً لبيان دورها في جملة الزيادة السكانية فيما بعد أنظر (جدول ١) والاشكال ٢ و ٣ و ٤ ) .

## ٢ - ٣ - ١ الكويتيون :

بلغ معدل الزيادة الطبيعية في عام ١٩٧٥ لجملة المواطنين (٤,٥) بالألف ، ولم يكن هناك فرق يذكر بين ذكرهم وانثاهم في هذا الشأن . ونستطيع القول بأن الرقم المذكور يمثل أعلى زيادة طبيعية في العالم أجمع تقريباً . فهي تتراوح على صعيد الوطن العربي مثلاً ما بين (٣,٥-٣,٥) بالألف<sup>(١)</sup> . ومما لا شك فيه ان معدلات المواليد المرتفعة كما رأينا مسؤولة عن ذلك إلى حد ما ، إلا ان السبب الرئيسي هو المستويات المنخفضة جداً لمعدلات الوفيات .

وكان المعدل مرتفعاً على مستوى الاسماء الادارية الرئيسية أيضاً . ونستطيع ان نضمها في ثلاث مجموعات بهذا الشأن . محافظات تصنف بمعدلات مرتفعة جداً وتوقع المعدل العام لجملة الكويتيين في البلاد ، وتضم محافظة الاحمدى (٥,١) بالألف ومحافظة الجبهاء (٥,٧) بالألف . وهي محافظات تميزت بمعدلات مرتفعة للمواليد كما رأينا بسبب قوة العوامل المشجعة على حجم الأمر الكبير بين سكانها . وتضم المجموعات الثانية المحافظات التي حققت معدلاً قريباً من المعدل العام وجاءت ضمنها محافظة حولي (٤,٤) بالألف . وضمت المجموعة الثالثة محافظة العاصمة التي كان معدل الزيادة فيها (٢,٣) بالألف يقل كثيراً عن المعدل العام للكويتيين المذكور اعلاه (٤,٥) بالألف . ويعود انخفاض الزيادة في المحافظتين الأخيرتين إلى انخفاض معدلات المواليد بين الكويتيين بالدرجة الاولى وأقربها من معدلات الوافدين كما رأينا من قبل . والملاحظة الأخيرة في هذا الصدد هي ان معدلات الزيادة كانت مقاربة جداً للذكور والاناث سواء في المعدل العام أو معدلات المحافظات المختلفة إلى حد كبير .

(١) ناحية حليم ميلان ، التغيرات الديموجرافية ومجالات للتنمية الاجتماعية والاقتصادية ، مصدر سابق ص ٥ .



وعلى الرغم من عدم حدوث هبوط كبير في معدلات الزيادة لجملة الكوييتين عام ١٩٨٠ ، إلا أن التناقص كان واضحاً من محافظة أخرى . فقد وصل المعدل العام إلى حوالي (٤٢) بالآلاف ، وكانت معدلات الذكور والإناث لا تختلف كثيراً عنه . إلا أن التفاوت كان كبيراً بين محافظات البلاد ، وانقسمت بدورها إلى ثلاث مجموعات واضحة ، المجموعة الأولى وكان المعدل فيها أعلى من المعدل العام وضمت محافظة واحدة فقط هذا العام ( وقت إعداد الدراسة ) هي الجيزة بدلاً من محافظتين ، ووصل إلى (٥٠,٨) بالآلاف . وضمت للمجموعة الثانية محافظة واحدة فقط هي الإحمدى وفيها اقترب المعدل من نظيره المعدل العام للكوييتين (٤٣,٧) ويعود ذلك إلى الهبوط الشديد في معدلات المواليد المسجلة من جهة ومعدلات الوفيات مما . أما المجموعة الأخيرة فحُصنت للمحافظتين الباقيتين وهما للعاصمة وحولي ، حيث كان المعدل فيهما دون نظيره العام بكثير . وبالملاحظ بأن محافظة حولي قد احتلت بمعدلها المنخفض جداً هذا العام (٢٥,٨) بالآلاف محل محافظة العاصمة التي سجلت أولاً معدل في العام الماضي ، ولكنها حققت ارتفاعاً مؤخراً إلى (٣١,٧) بالآلاف . ويعود السبب فيما يتعلق بمحافظة حولي إلى الهبوط الشديد في معدلات المواليد كما مر بنا من (٥٠,٢) بالآلاف إلى (٣٠,٧) بالآلاف بالإضافة إلى تناقص معدلات الوفيات هي الأخرى خلال فترة الدراسة . أما فيما يتعلق بمحافظة العاصمة فتعزى للزيادة الطفيفة فيها إلى الزيادة في معدلات المواليد وخاصة الذكور منهم بالدرجة الأولى . ويبدو بأن المعدلات المذكورة وبالرغم من تفاوتها لا تزال مرتفعة جداً بالمقارنة مع أرقام نظيراتها في أقاليم أخرى هذا العام . حيث بلغ معدل الزيادة (٢٧) بالآلاف في تونس<sup>(١١)</sup> . و(٣٠) بالآلاف في مصر<sup>(١٢)</sup> و(٣٥) بالآلاف في الأردن<sup>(١٣)</sup> .

## ٢ - ٣ - ٢ غير الكوييتين :

إن أهم ما يميز الزيادة الطبيعية بين الوافدين هو انخفاضها الشديد عنها بين إقراهم من الكوييتين . ففي عام ١٩٧٥ بلغ معدلها حوالي (٣٣) بالآلاف فقط بنقص يصل إلى أكثر من (١٢) بالآلاف عن معدل المواطنين . وبأني تلك من الهبوط الشديد في معدل الذكور منهم حيث سجلت الزيادة الطبيعية معدلًا وصل إلى حوالي (٢٨) بالآلاف فقط في مقابل حوالي (٤٠) بالآلاف لجملة إناثهم . وانخفاض المعدل العام للزيادة بين الوافدين يأتي بالدرجة الأولى ليس من انخفاض معدلات المواليد كما في حالة الكوييتين وإنما من الانخفاض الشديد في معدلات وفياتهم وبقيتهم أيضاً كما رأينا ، هذا بالإضافة إلى انخفاض معدلات الوفيات للذكور الوافدين بالمقارنة مع نتائجهم نتيجة تركيب الوافدين العمرى حيث يؤلف الشباب نسبة كبيرة منهم . ومما لا شك فيه أن الظاهرة المذكورة تنبع من عوامل عديدة منها بالإضافة إلى ما مر ذكره قبلاً على سبيل المثال : الخصائص الديموجرافية والمعيشية التي يتصف بها هؤلاء . والتي جرى انتقال بعضها إلى الكويت ومن ثم معدلات المواليد والوفيات المنخفضة وإنماط الحياة العصرية بالإضافة إلى طبيعة الاغتراب وما يحمله من مظاهر المخاطرة وعدم الاستقرار حاضراً ومستقبلاً .

وتتركز محافظات الكويت وفقاً للمعدل العام لزيادة الوافدين إلى ثلاث فئات . الأولى وتضم محافظتين هما حولي والجيزة . وفيما يزداد المعدل بوضوح عن المعدل العام حيث وصل إلى (٣٧,٢) بالآلاف في الأولى و(٣٤,٧) بالآلاف في الثانية . وتضم الفئة الثانية محافظة الإحمدى وفيها يتساوى المعدل (٣٢,٦) بالآلاف مع نظيره المعدل العام في البلاد تقريباً . وإخيراً هناك محافظة العاصمة وفيها يقل معدل الزيادة (٢٨,٧) بالآلاف عن نظيره المعدل العام بصورة واضحة . ويقترب هذا الانخفاض بهبوط معدلات المواليد والوفيات بين الذكور منهم بالدرجة الأولى في العام المذكور . ولا يفوتنا مرة أخرى أن نلاحظ في هذا الصدد أيضاً بأن معدلات الزيادة الطبيعية أعلى بين إناث الوافدين منها بين ذكورهم سواء على مستوى مجتمعتهم في البلاد أو في المحافظات الأربع على حد سواء . وتعتبر الظاهرة هذه نتيجة طبيعية لارتفاع معدلات مواليدهم وانخفاض معدلات وفياتهم بصفة رئيسية .

وقد حققت معدلات الزيادة بين الوافدين انخفاضاً كبيراً في عام ١٩٨٠ عما كانت عليه في العام السابق إذ انخفض المعدل العام لجمعتهم إلى (٢٧,٩) بالآلاف أو ما يعادل (٥) بالآلاف تقريباً عن عام ١٩٧٥ . وكان الهبوط بمعدلات الذكور أكبر من تلك حيث بلغ (٢١,٨) بالآلاف أو ما يعادل نصفاً مقداره أكثر من (٦) بالآلاف . بينما لم يهبط معدل زيادة الإناث سوى (٢) بالآلاف تقريباً خلال الفترة ذاتها . أما على صعيد توزيع الزيادة فيما بين المحافظات فيمكن ملاحظة ما يأتي :

أولاً : أن معدلات الزيادة فيها جميعاً عدا محافظة العاصمة كانت أكبر من المعدل العام لجملة الوافدين .

ثانياً : أن تناقصها خلال فترة الدراسة للمحافظات المذكورة لا يكاد يذكر هو الآخر فيما عدا محافظة العاصمة ، حيث سجلت هبوطاً كبيراً بلغ حوالي (١٢) بالآلاف ، بالإضافة إلى هبوط مماثل فيها عن المعدل السابق كما مر بنا .

ثالثاً : أن معدلات الزيادة بين ذكور الوافدين كانت مرتفعة جداً بالمقارنة مع معدلات الإناث في محافظتين هما الإحمدى (٤٦,٤) بالآلاف وحولي (٤٠,٢) بالآلاف . وتزيد الأرقام المذكورة عن المعدل العام لجملة الوافدين وجملة ذكورهم مما يؤكد من الضعف . بينما ظهرت المعدلات منخفضة جداً في المحافظتين الأخريين وهما العاصمة (١١,١) بالآلاف والجيزة (٢٣,١) بالآلاف والأرقام المذكورة وخاصة

(١١) خميس طعم الله ، للتغيرات الديموجرافية الحديثة في الجمهورية التونسية ، مصدر سابق ص ١ .

(١٢) نادية حليم سليمان ، للتغيرات الديموجرافية ومجالات التنمية الاجتماعية والاقتصادية ، مصدر سابق ص ٢ .

(١٣) فهد الحباري ، الواقع السكاني في الأردن ، ندوة المائدة المستديرة عن السكان في الوطن العربي ، عمان (١٩٨٤م) ص ٣ .

لذكور العاصمة نقل كثيرا عن نصف ارقام انائها الا انها تقترب وخاصة في المحافظة الاخيرة من المعدل العام لجملة ذكورها . واخيرا فان معدلات الزيادة لغير الكويتيين سواء لجملة في البلاد أو المحافظات قد اقتربت هذا العلم من مستوياتها في العالم والوطن العربي الى حد كبير .

### ٢ - ٣ - ٣ جملة السكان :

نظرا لارتفاع معدلات المواليد وخاصة بين الكويتيين وانخفاض معدلات الوفيات وخاصة بين غيرهم وما ادى اليه من ارتفاع في معدلات الزيادة الطبيعية للفتين ، فلننا نتوقع ان تكون معدلات الزيادة الطبيعية لجملة سكان الكويت عاليا سواء بالمقياس الاقليمي أو العالمي . هذا الارتفاع الذي لا بد وان يكون له ثقل كبير على مجمل الزيادة السكانية في البلاد كما سنرى فيما بعد .

وصل معدل الزيادة لسكان الكويت (٣٨,٦) بالآلف عام ١٩٧٥ ويقبل بذلك عن معدل الكويتيين بحوالي (٦) بالآلف ويزيد عن نظيره لغير الكويتيين بحوالي (١٠) بالآلف . ويبدو المعدل بالنسبة لجملة ذكور وإناث البلاد مختلفا إلى حتما . فهو يقل بين الذكور عن المعدل العام بحوالي (٣) بالآلف ، حيث بلغ (٣٥,٤) بالآلف إلا أنه يزيد عليه في حالة الإناث بحوالي (٤) بالآلف ليصل إلى حوالي (٤٢,٤) بالآلف . وارتفاع الأرقام المذكورة لا يدعو للمجب طالما ان معدلات المواليد وخاصة بين الكويتيين مرتفعة جدا ومعدلات الوفيات منخفضة جدا وخاصة بين غير الكويتيين كما مر بنا .

وإذا ما استعرضنا توزيع معدلات الزيادة بين الوحدات الادارية هذا العام لوجدنا مايلي :

أولا : ان المعدلات في جميع المحافظات ، فيما عدا محافظة العاصمة ، كانت اعلى من المعدل العام بدرجة كبيرة جدا لحيانا . وثاني محافظة الجهراء بمعدلها البالغ (٤٧,٨) بالآلف في المقمة تلتها محافظة الاحمدى (٤٧,١) بالآلف واخيرا محافظة حولي (٤٠,١) بالآلف . ووصل المعدل في الوقت نفسه الى (٢٩) بالآلف فقط في محافظة العاصمة نتيجة انخفاض معدلات المواليد فيها بالدرجة الاولى . وربما يمثل الرقم المذكور المعدل الوحيد الذي يبدو قريبا من المعدلات الشائعة في معظم اقطار العالم النامية . ثالثا : ان معدلات الزيادة بين الاناث تفوق نظيرتها بين الذكور . وثاني في المقمة بهذا الشأن محافظة الاحمدى (٥٠,١) بالآلف ، تلتها محافظة الجهراء (٤٩,٩) بالآلف ثم محافظة حولي (٤٢,٣) واخيرا تأتي محافظة العاصمة بمعدل (٣٢,١) بالآلف . وكما هو واضح من البيانات في ( الجدول ٢ ) فان السبب يعود الى ارتفاع معدلات المواليد من اناث الوافدين وانخفاض معدلات وفياتهم بالدرجة الاولى .

وتعرضت الزيادة الطبيعية لسكان البلاد الى تناقص في عام ١٩٨٠ . وكان معدلها العام (٣٤,١) بالآلف ، عما كانت عليه في بداية فترة الدراسة . وحدث هبوط مماثل في معدلات الذكور والاناث مما وبلغ في حالة الذكور اكثر من (٥) بالآلف . ويعزى سبب الهبوط الى انخفاض معدلات المواليد والوفيات مما بين غير الكويتيين .

لما عن مستوى الزيادة على صعيد المحافظات فيمكن ذكر الملاحظات التالية :

أولا : ان المعدلات كانت في ثلاث محافظات دون (٤٠) بالآلف وهو ما يحدث لأول مرة حيث بلغت (٢٢,٧) بالآلف في محافظة العاصمة و (٣١,٧) بالآلف في حولي و (٣٨,٨) بالآلف في الاحمدى ، وشهدت عن ذلك محافظة الجهراء بمعدل بلغ (٤٦,٧) بالآلف . وتعزى هذه الظاهرة الى الهبوط الشديد في كل من معدلات المواليد والوفيات وافتى السكان هذا العام بالمقارنة مع العام السابق . ثانيا : كان التناقص في الزيادة بين الاناث اكبر منه بين الذكور الذين سجلت معدلاتهم زيادة واضحة في بعض المحافظات . ثالثا : ان التناقص الشامل والواضح في الأرقام يشير الى الاتجاه العام للزيادة الطبيعية في الكويت نحو الهبوط المستمر لتقرب تدريجيا من نظيراتها في المجتمعات المماثلة التي تسود فيها انماط الحياة الحضرية بكل مظاهرها وانعكاساتها . ولعل المعدل المنخفض في محافظة العاصمة التي تضم التجمعات الحضرية الاولى في الكويت (٢٢,٧) دليل واضح على ذلك .

### ٣ - ٣ - ٣ التهيئة الطبيعية والمو الميكاني :

#### ٣ - ١ دور الزيادة الطبيعية على مستوى المحافظات :

لاحظنا من مناقشتنا للزيادة الطبيعية في الكويت تباننا واضحا على مستوى تجمعات الوحدات الادارية الكبيرة في البلاد . وسنحاول الآن بيان دورها في زيادة حجم سكان البلاد ومحافظاته الاربعة وللمجتمعات السكائيتين معا خلال فترة الاعوام الخمسة مابين ١٩٧٥ - ١٩٨٠ . لتنتقل في مرحلة لاحقة الى كشف هذا الدور على صعيد التجمعات السكانية الستة والاربعين في الكويت . ومما لا شك فيه بأن هذه المناقشة مستتبع لنا الفرصة بصورة غير مباشرة للتعرف في الوقت نفسه على دور حركة السكان سواء ما بين التجمعات السكانية للدولة أو عبر حدودها الدولية ، في نمو السكان خلال الفترة ذاتها ( جدول ٢ ) او ( الاشكال ٦٠ ) .

يبدو من البيانات في ( الجدول ٢ ) بأن الزيادة الطبيعية وكما هو متوقع ، هي العامل الوحيد في زيادة سكان أبناء البلاد الأصليين . وقد كان حجم الزيادة الطبيعية يفوق حجم الزيادة السكانية خلال فترة الدراسة لسبب سبق ذكرها مما يشير الى عدم وجود آثار لحركات انتقال خارجية

( جدول ٢ )

الزيادة السكانية والزيادة الطبيعية والهجرة في الكويت حسب المحافظات والجنسية ١٩٧٥ - ١٩٨٠

المحافظة	الزيادة السكانية ١٩٨٠-١٩٧٥	الزيادة الطبيعية ١٩٨٠-١٩٧٥	الهجرة ١٩٧٥م - ١٩٨٠م ( الزيادة السكانية - الزيادة الطبيعية )	الهجرة من الزيادة السكانية ١٩٧٥م - ١٩٨٠م ( بالماله )	الهجرة من الزيادة السكانية ١٩٧٥م - ١٩٨٠م ( بالماله )
	كويتيون	غير كويتيين	جملة	كويتيون	غير كويتيون
العاصمة	٤٩٨٢٠	٤٩٦٦٦	٤٩٦٦٦	٤٩٦٦٠	٥٦٠
حولي	٢١٧٨٩	٢٢٤٠٩٩	٢٢٤٠٩٩	٢٢٤٠٩	٢٧٠
الاحمدى	٤٩٨١٧	٥٠٤٨٧	٥٠٤٨٧	٥٠٤٨٠	٧٠
الجهراء	٧١٧٨٢	١٦٦٧١	١٦٦٧١	١٦٦٧٠	١٠
الجملة	٩٤٣٨٨	٩٤٠٩٦٣	٩٤٠٩٦٣	٩٤٠٩٦٠	٣٠

المصدر :

- (١) وزارة التخطيط ، الاثاف المركزية للاحصاء ، للتعداد العام للسكان ١٩٧٥م ، الجزء الثالث مايو (١٩٧٧) جدول ١ ص ٢٠١ .
- (٢) وزارة التخطيط ، الاثاف المركزية للاحصاء ، للتعداد العام للسكان والمسكنات ١٩٨٠م . المجلد الاول سبتمبر (١٩٨٢) جدول ٩ ص ٨٤ ، ٨٧ .
- (٣) وزارة التخطيط ، الاثاف المركزية للاحصاء ، مجوعة البيانات الميوية والسكانية لدولة الكويت ( ١٩٦٧ - ١٩٧٨ ) مصدر سابق .
- (٤) وزارة التخطيط ، الاثاف المركزية للاحصاء ، للتقديرات السنوية للاحصاءات العمومية ، مصدر سابق .

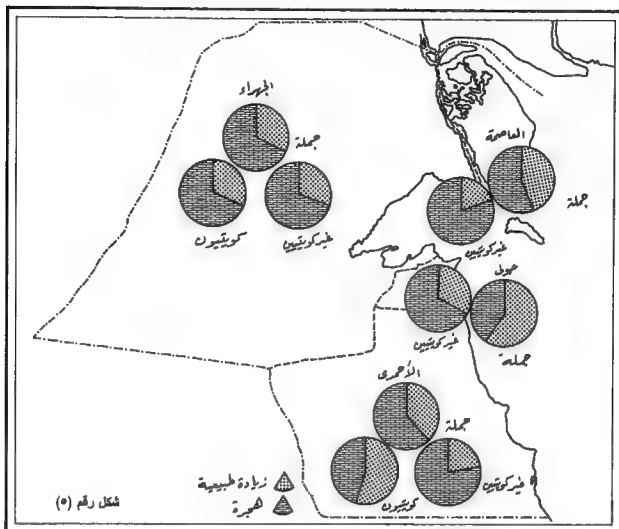
★ الجدول من صواب التباين .

وتبدو الحالة مختلفة نسبيا عما ورد اعله في محافظات البلاد الاربع حيث يمكن ملاحظة مايلي :

أولاً : ان نسبة مساهمة الزيادة الطبيعية في كل من محافظتي العاصمة وحولي قد فاقت نظيرتها لجملة الكويتين ، بل وتجاوزتها بما يزيد على الضعف . وهنا يبدو دور حركة انتقال أبناء البلاد عبر حدود محافظاتهم بصورة واضحة ، وخاصة من هاتين المحافظتين المطردة لأبنائها الى خارجها . فقد بلغ النقص في عدد سكان محافظة العاصمة خلال فترة الدراسة حوالي خمسة آلاف نسمة من المواطنين . وهي ظاهرة طبيعية وتقليدية ، اذ تضم المحافظة المذكورة أقدم للتجمعات السكانية للكويتيين في البلاد . ويتطور مستويات المعيشة الناجمة عن عوائد النفط وتخطيط وتنفيذ تجمعات سكنية جديدة خارج سور المدينة القديمة ، أخذ أبناء المحافظة بالانتشار خارجها وبسرعة . ويستمرار ظاهرة تنفيذ تجمعات سكنية جديدة مصحوبة بفرص اقتصادية جديدة للعمل وبمشايخ متمردة للخدمات كالكاسكان والتعليم والصحة وغيرها ، استمرت هجرة الكويتيين لاجلهم القديمة . فإذا أضفنا الى ذلك سرعة انتشار نمط الحياة الحضرية في البلاد وانقسام الاسرة والوحدة الى عدد اكبر من الاسر ، لارتكنا مدى حجم حركة الانتقال وشدها وتشتت ابعادها في الآونة الأخيرة .

ثانياً : ان دور الزيادة الطبيعية في المحافظتين الاخرين وهما الاحمدى والجهراء يبدو بوجه أميته أقل منه في المحافظتين السابقتين . فقد ساهمت خلال فترة الدراسة بحوالي (٥٥) بالماله و (٣٢) بالماله من اجمالي الزيادة السكانية في المحافظتين على التوالي . ويعنى هذا بأن كلا من المحافظة الاولى الواقعة في أقصى جنوب البلاد والثانية التي تحتل الجزء الشمالي الاقصى منها ، لا تزال مناطق رئيسية لاستقطاب المواطنين نحوها مقارنة بالمحافظتين السابقتين . وهكذا نجد بأن حركة السكان قد ساهمت خلال السنوات الخمس بحوالي نصف الزيادة السكانية لمحافظة الاحمدى وأكثر من ثلثها في محافظة الجهراء . ونعزى جانبيتها الى أسباب عديدة منها : ( أ ) ان محافظة الاحمدى تمثل تجمعا لنشاطات اقتصادية متعددة وفرسا للعمل كثيرة . ففيها مراكز الصناعة النشطة الرئيسية وتضم منطقة التجميع الصناعية وهي اكبر منطقة لتجمع الصناعات الرئيسية ، ومرافق صيد الاسماك والمناطق السياحية ، وتضم محافظة الاحمدى بعد ذلك منطقة الوفرة حيث تم تنفيذ عدد من المشاريع الزراعية الهامة التي تسد جزءا من الحاجة المحلية للمنتجات الزراعية والحيوانية . ( ب ) تضم محافظة الجهراء مشاريع اقتصادية عديدة ، منها صناعية كالتنظف ومحطات توليد الطاقة وتحلية مياه البحر ، وبعض المرافق التجارية والمخازن الرئيسية بالإضافة الى مشاريع عديدة للتنمية الزراعية والثروة الحيوانية . ( ج ) ان الجزء الاكبر من مشاريع اسكان المواطنين التي جرى تنفيذها في البلاد تقع في المحافظتين المذكورتين . ( د ) ان مواقع المحافظتين بالقرب من الأراضي السعيدية جنوبا والعرافة شمالا وغربا يساعد على سهولة انتقال عبر الحدود الى حد كبير .

نور الزيادة الطبيعية والهجرة في الزيادة السكانية حسب المحافظات ١٩٧٥ - ١٩٨٠ ، بالمائة ،



الامر الكويتية الى تأجير ممتلكاتها في التجمعات الجديدة وبضلت البقاء في احيائها السابقة نظرا لقربها من العاصمة . كما ان عددا كبيرا من مشاريع الاسكان الاستثمارية استقطبت اعدادا كبيرة من الوافدين لخص قيمة الاجبار فيها ، بالإضافة الى ان تنفيذ مشاريع اقتصادية وزراعية وخدمية جديدة أدى الى توفير فرص جديدة للعمل وسبل الفضل العيش في تجمعات المحافظة رغم بعدها عن العاصمة .

**ثالثا :** ان دور الهجرة في المحافظتين الاخرين حولى والجهاز لا يقل كثيراً بالرغم من انخفاضه نسبيا عنه في المحافظتين السابقتين . فقد ساهمت بأكثر من ثلث النمو السكاني فيهما بوضوح . وان الهجرة الولادة هي العامل الرئيسي في تضخم حجم غير الكويتيين في أنحاء البلاد المختلفة .

### ٣ - ٣ - ١ جملة السكان :

مما مر اعلاه نتوقع ان يكون دور الزيادة الطبيعية في نمو جملة سكان الكويت كبيرا فقد بلغ خلال فترة الدراسة حوالى (٤٧) بالمائة . والمستوى المذكور ربما يعد امرا غريبا في منطقة اخرى ، الا انه لا يبدو كذلك في الكويت بوضعها الديموجرافي المتميز . فيما ان الكويتيين لم يكونوا ائبوا خلال عامى ١٩٧٥ و ١٩٨٠ سوى ما يتراوح بين حوالى (٤٨) بالمائة و (٤٢) بالمائة على التوالي ، فلنا نستطيع ان نتصور مدى ما تفرضه الهجرة الولادة من تأثير على تطور حجم سكان البلاد <sup>(١١)</sup> . ومما لا شك فيه بأن نسبة ما تساهم به الهجرة غير حوالى (٥٣) بالمائة بعد ظاهرة هامة تستدعى الانتباه مع ما يترتب عليها من قضايا عديدة تعرض لها التجمعات الحضرية في البلاد .

وربما تبدو المسألة أكثر حدة على مستوى التجمعات السكانية الرئيسية في البلاد حيث نلاحظ مايلي :

**أولا :** ان نسبة مساهمة الزيادة الطبيعية في ثلاث محافظات كانت دون نظيرتها لهجمة سكان البلاد الى حد كبير . فقد بلغت في محافظة الجوهراء (٣١,٤) بالمائة فقط أى أقل من النسبة العامة بحوالى (١٦) بالمائة . تليها محافظة الاحمدى بنسبة وصلت (٣٨,٢) بالمائة واخيرا محافظة العاصمة بنسبة (٤٣,٥) بالمائة .

**ثانيا :** ان النسبة المنخفضة في المحافظات المذكورة وخاصة الجوهراء تشير الى ان حركة السكان نحوها قد استحوذت على اكثر من ثلثي نصيبها من الزيادة السكانية خلال فترة الدراسة . تليها محافظة الاحمدى بنسبة لا تختلف كثيرا الى حد ما . ان استقطاب التجمعات السكانية في هاتين المحافظتين لأكثر عدد من الوافدين يشير الى أنهما لا تزالان تتمتعان بمزايا ايجابية عديدة بالمقارنة مع الاجزاء الاخرى .

**ثالثا :** ان مساهمة الزيادة الطبيعية بحوالى (٤٤) بالمائة من الزيادة في محافظة العاصمة وارتفاعها الى حوالى (٦٠) بالمائة في محافظة حولى أمر لا يدعو للاستعراب ، اذ ان الوافدين يؤلفون الجزء الأعظم من سكانها ، بالإضافة الى ان الانحزام السكاني فيها بلغ درجة كبيرة بحيث لم تعد أى منهما تتحمل اعادة اعداد كبيرة اضافية من الوافدين . فلتجبه هؤلاء نتيجة ذلك نمو التجمعات السكانية في المحافظات الاخرى مما رفع من مساهمة الهجرة في نمو سكانها .

### ٣ - ٣ - ٢ دور الزيادة الطبيعية على مستوى التجمعات الصغرى :

لقد ناقشنا في الصفحات السابقة مسويات الزيادة الطبيعية للكويتيين والوافدين وجملة السكان في محافظات البلاد خلال فترة الدراسة . وسنحاول الانتقال الآن الى مناقشة الموضوع على مستوى التجمعات السكانية الصغرى وذلك تحقيقا للاحاطة بكل جوانب حركة السكان الطبيعية وما يرتبط بها من مظاهر اخرى . ونظرا لعدم انتظام البيانات المتعلقة بالزيادة الطبيعية للكويتيين كما ذكرنا فان مناقشتنا مستعند على ستة عشر من تجمعاتهم موزعة على أنحاء البلاد ، ونعتقد انها تكفي لاعطاء الصورة المطلوبة . الا اننا سندرس الحالة بين غير الكويتيين على مستوى التجمعات الستة والأربعين في البلاد نظرا لتفاوتات الشد فيهما بينها من جهة اخرى . ومن الطبيعى الا نغفل مناقشة الزيادة الطبيعية على المستوى ذاته لهجمة السكان لى تبدو الصورة كاملة ما أمكن ذلك .

### ٣ - ٣ - ١ الكويتيون :

يلاحظ بأن الزيادة الطبيعية قد شهدت تباينا واضحا مرة اخرى على مستوى التجمعات السكانية انعكس على دورها في زيادة سكانها ( جدول ٣ ) .) . ونستطيع ان نضع التجمعات المذكورة في ثمان مجموعات بحسب مساهمة الزيادة الطبيعية في نمو سكانها وتراوح ما بين أقل من (١٠) بالمائة و (٧٠) بالمائة فكثر .

ويلاحظ بأن أكبر عدد من التجمعات الكويتية جاءت ضمن المجموعة الاولى (أقل من ١٠) بالمائة . وتتوزع في الوقت نفسه على اتحاء متباعدة من البلاد ، فالصليبية في الأجزاء الداخلية الوسطى الغربية والجارية قريبا من الواجهة البحرية في الجزء الأوسط والمهولة

(١٤) وزارة التخطيط ، الألفاء المركزية للاحصاء ، نمو وتوزيعات بعض خصائص السكان بدولة الكويت ، نوفمبر (١٩٨٢م) من ٣ .

في الجزء الجنوبي . ويعود انخفاض دور الزيادة الطبيعي فيها إلى أنها تعتبر مناطق جديدة يتكون معظم سكانها من أبناء الاحياء الكويتية التقليدية القريبة من العاصمة والذين نزحوا منها خلال فترة الدراسة .

ويأتي كل من المجموعة الثالثة (٢٩.٢٠) والخامسة (٤٩.٤٠) بتجمعاتها الثلاثة في المرتبة الثانية . وتضم الثالثة كلا من تجمعات الوحة والحدبية والسرعة حيث يقع الأول منها في الطرف الشمالي بينما يعتبر الثاني والثالث وخاصة الأخيرة من الضواحي الكويتية الجديدة نسبياً والتي كانت لا تزال حركة الانتقال للمواطنين نحوها مستمرة خلال فترة الدراسة . أما المجموعة الخامسة فإن مساهمة الزيادة الطبيعية في نموها السكاني تصل إلى النصف تقريباً . وتضم تجمعتين متباعدتين جداً عن بعضهما ومتباينتين إلى حد كبير في مظاهرها الاقتصادية والاجتماعية . فضاحية عبدالله السالم تعتبر أرقى التجمعات الكويتية تقريباً سواء في مظهرها العمراني أو أنواع البناء والخدمات ومستويات الساكنين الاقتصادية والاجتماعية والثقافية . ولذلك فقد أصبح الحصول على مسكن فيها أمراً غير مبهور عادة أما لغلاء قبائل الأرض فيها أو لعدم توفر متسع فيها تقريباً . ولذلك نجد بأن حركة الانتقال إليها كانت معتدلة خلال تلك الفترة بالرغم من أنها كانت لا تزال حديثة العهد بالسكنى تماماً ، أما الجهراء وهي أقصى تجمع في الشمال فقد أصبحت ومنذ مدة موطناً لابناء الياضية من المواطنين بالدرجة الأولى . وكذلك ، فإن الطلاب فيها على الممكن يضاهي إلى حد كبير نظيره في ضاحية عبدالله السالم .

#### جدول (٣) \*

التزايد الطبيعية ومساهمتها في التزايد السكانية حسب التجمعات للكويتيين ١٩٧٥م - ١٩٨٠م (بالمائة) .

أقل من ١٠	١٠-١٩	٢٠-٢٩	٣٠-٣٩	٤٠-٤٩	٥٠-٥٩	٦٠-٦٩	٧٠ وأكثر
الصحيفة	البريك	الوحد	-	ضاحية عبدالله السالم الجهراء	الواحة	ملوى	الضواحي الاحمدى

المصدر :

- (١) رذاذ التخطيط ، الاندماج المركزية السكانية ، تعداد عام السكان ١٩٧٥ مصدر سابق .
- (٢) رذاذ التخطيط ، التعداد عام السكان والسكن والبنات ، ١٩٨٠ ، مصدر سابق .
- (٣) رذاذ التخطيط ، مجموعة البيانات الديموغرافية والسكانية لقوة الكويت ١٩٧٥م - ١٩٧٨م ، مصدر سابق .
- (٤) رذاذ التخطيط ، التوزيع الديموغرافي للسكان ، مصدر سابق .

٢٠٠٠ جدول من حساب الكاتب .

\* لقد تم وضع التجمعات التالية التي وردت في تعداد عام ١٩٨٠م وصورت ضمن تجمعات لغرض في عام ١٩٧٥م : (الجاهلية ومشرق وريان) (البريك وجوب) (البريك) (الضواحي والمصالحات) (الجهراء والسكان الشعبية في الجهراء ومخلة المكرب وشباب الجهراء وير محافظة الجهراء) (الصحيفة والسكان الشعبية في الصحيفة) .

وتوزعت سنة تجمعات للسكان على ثلاث مجموعات أخرى . فقد جاء تجمعتان في المجموعة الثانية (١٩.١٠) وهما البريك والوحد . وكلاهما يعتبر من الضواحي الجديدة الثانية نسبياً والتي لا تزال تشهد نمواً سكانياً سريعاً بفعل الهجرة الوافدة . نحوها . ويأتي بعد ذلك تجمع الصباحية وتراوحت نسبة مساهمة الزيادة الطبيعية في نمو سكانها (٢٩.٢٠) بالمائة . والصباحية من التجمعات الحديثة أيضاً والبعيدة عن العاصمة والتجمعات التقليدية العريقة الأخرى . وبذلك فإن لا انتقال مواطني البلاد نحوها الدور الرئيسي في زيادة السكان . وجداري المجموعة الأخيرة التي تبلغ تنمية مساهمة الزيادة الطبيعية فيها (٧٠) بالمائة فأكثر وهما الضواحي والاحمدى ، ويقع التجمعتان في الجزء الجنوبي من البلاد . وعزى انخفاض دور انتقال المواطنين في نمو سكانها وارتفاع دور الزيادة الطبيعية في مقابل ذلك إلى عوامل عديدة من أهمها :

أولاً : بعدها عن العاصمة الكويت وعن للتجمعات السكنية الرئيسية للكويتيين وعن مراكز النشاط الاقتصادية التقليدية في البلاد .

ثانياً : إن فرص العمل الاقتصادية لابناء البلاد محدودة فيها ومعظم المتوفر منها لا يشجع على انجذابهم نحوها وتتناسب وإحوال المعالة الوافدة إلى حد كبير .

ثالثاً : أن التجمعتين وخاصة أولهما يعتبر منطقة سكنية رئيسية منافية للوافدين بالدرجة الأولى ومن المناطق الرئيسية لنشاط الاسكان الاستثماري .

رابعاً : تعتبر مشاريع الاسكان للحكومة التعامل للرئيسي في انتقال المواطنين واستيطانهم في محافظة الاحمدى عموماً كما مر بنا من قبل .

ويبقى تجمعتان لابناء البلاد جاء في المجموعتين السابعة والسابعة ، أحدهما النزهة وفيه تعادل دور كل من الزيادة الطبيعية والهجرة في زيادة السكان خلال فترة الدراسة . ولا غربة في ذلك فالنزهة من الجبل الثاني للتجمعات الكويتية خارج الصور والتي فيها متسع

لاستقبال امر جديدة حينذاك . اما التجمع فهو سلوى ، وكان في فترة للدراسة يعتبر من المناطق الجديدة الثانية نسبيا المطلة على الواجهة البحرية . وقد تأخر استيطان ابناء البلاد الواسع النطاق له الى ما بعد فترة دراستنا وذلك فان ازدياد عدد سكانه يكاد يقتصر على نموهم الطبيعي بالدرجة الاولى .

### ٣-٧-٢ غير الكويتيين :

ننتقل بمناقشتنا لتأثير الزيادة الطبيعية في حجم الزيادة السكانية للمقيمين في البلاد من غير الكويتيين الى حالة مختلفة نسبيا عما رأينا بين اقرانهم من المواطنين الاصليين قبل قليل . وستتم دراسة الظاهرة بين غير الكويتيين على مستوى التجمعات الستة والاربعين هذه المرة وذلك لاعتبارات عدة اهمها :

اولا : ان البيانات الاحصائية عموما ومنها البيانات الحيوية تعد اكثر دقة منها بين المواطنين كما مر بنا من قبل وفي عدد اكبر من التجمعات .

ثانيا : ان الوافدين يوافقون المواطنين عددا ، ويؤلفون ما بين حوالي نصف جملة سكان البلاد ولتتهم خلال فترة الدراسة ، وهو امر يستحق بلا شك مناقشة على نطاق اوسع .

ثالثا : ان الاعداد الكبيرة للتجمعات الوافدة التي تضم عشرات الجنسيات المختلفة ، لا بد وان تعكس تباينا في احوالهم الاقتصادية والاجتماعية ومنها خصائصهم الديمغرافية ايضا .

رابعا : يتأثر توزيع الوافدين على التجمعات السكانية في البلاد بطبيعة الاعمال التي يزاولونها والفرص الاقتصادية التي يبحثون عنها وامكان وجودها . وذلك فالتا تنوع ان يرتبط تولدهم وانتشارهم بمراحل عديدة مقارنة باقرانهم من المواطنين .

ولقد تم توزيع تجمعات الوافدين ، وكما فعلنا مع الكويتيين ، في عدد من المجموعات بحسب نسب مساهمة الزيادة الطبيعية في جملة نموها السكاني خلال فترة الدراسة . ونوزعت التجمعات الستة والاربعين على سبع مجموعات تراوحت نسبها ما بين ( اقل من ١٠ ) بالمائة و ( ٧٠ بالمائة وأكثر ) ( جدول ٤ ) .

ولعل اهم ما يلاحظ من خصائص في توزيع تجمعات غير الكويتيين بحسب دور الزيادة الطبيعية ان القسم الاعظم من التجمعات السكانية ( ٤٠ ) تجمعا او حوالي ( ٧٨ ) بالمائة من مجموعها توزع على المجموعات الاربعة الاولى لنسب الزيادة الطبيعية والتي تتراوح ما بين ( اقل من ١٠ ) و ( ٣٩.٣٠ ) بالمائة فقط . ويعني ذلك بان الدور الرئيسي لنمو سكان التجمعات المذكورة لا يعود الى ارتفاع خصوبة ابنائها ، وانما الى مايفد اليها من مستوطنين جدد . كما ان التجمعات الاربعين في المجموعات الاربعة تتباين في خصائصها وفي توزيعها الجغرافي الى حد كبير . فنجد ان احد عشر تجمعا جاءت في المجموعات الاولى بنسبة للزيادة الطبيعية ( اقل من ١٠ ) بالمائة . ويبدو بان كلها تقريبا هيما عدا تجمعتين منها وهما النزهة والشويخ وتقع بعيدا الى الجنوب من العاصمة بل ومعظمها في المناطق الثانية من البلاد . فهناك كل من الجابرية وقرطبة في القسم الجنوبي الغربي ، وجليب الشيوخ والصليبية في القسم الجنوبي الاوسط ، وكل من سلوى والمسيلة والفنيطيس والمهبولة والرقبة تقع جميعها على امتداد الشريط الساحلي الاوسط الجنوبي .

وتتشترك التجمعات المذكورة بخصائص معينة ، فكلها تقريبا لم تستوطن بشكل واضح الا حديثا وخلال فترة الدراسة . واشتهر معظمها باعتبارها مواسلنا لغير الكويتيين او للكويتيين بدون جنسية من ابناء مناطق المشيش المسابقة . وبذلك فان نسبة الكويتيين الاصليين محدودة جدا فيها ما عدا كل من النزهة والشويخ والجابرية مؤخرا . وبذلك فان طبيعة التجمعات هذه تتفق الى حد كبير وخصائص الوافدين الاجتماعية والاقتصادية تماما . فلا غرابة انن ان تساهم حركة الهجرة نحوها بمعظم زيادة حجم سكانها ويتضامن دور الزيادة الطبيعية فيها الى مستوى منخفض جدا .

وقد ضمت المجموعة الثانية لنسب الزيادة عشرة تجمعات لغير الكويتيين ، ويلاحظ هنا بأن أكثر من نصفها جاء أقرب الى العاصمة مما رأينا في المجموعة الاولى قبل قليل ، فهناك بند القار القريب جدا من مدينة الكويت وضاحية عبدالله السالم والمديلة الابد قبلها ثم السرة والبروموك واخيرا التجمعات الثانية وهي ابرق خيطان والرابية والنفطاس والصباحية ومنطقة الصليبخات وتجد بأن كل التجمعات فيها عدا منطقة الصليبخات تقع في الجزء الجنوبي من البلاد مشابهة بذلك مثيلاتها في المجموعة الاولى . وعزز هذا التوزيع الاتجاه العام لمناطق الاستيطان نحو الاجزاء الجنوبية من البلاد وعلى امتداد الواجهة البحرية بالدرجة الاولى بالمقارنة مع الاجزاء الشمالية .

ويمكن تفسير الدور الضعيف للزيادة الطبيعية في معظم التجمعات المذكورة وخاصة الثانية منها الى انها ، وكما مر بنا في الحالة السابقة ، مكرسة لا ستيطان غير الكويتيين بسبب طبيعتها التي لاتشجع حتى المواطنين الكويتيين بالانجذاب نحوها بقوة وذلك لما لا ارتفاع اسعار الاراضي والمساكن في التجمعات التمدنية والقريبة من العاصمة او لبعدها مما يؤدي الى اتساع المسافة بين محلات سكنهم ومحلات عملهم التقليدية . كما ان عددا كبيرا من الوافدين في ضواحي الكويتيين المذكورة هم في الواقع من العمالة الوافدة المؤلفة من الفلتمين بأصالح خدمية شخصية كالخدمة المنزلية وامثالها .

واذا ما انتقلنا الى المجموعة الثالثة ( ٢٩.٢٠ ) بالمائة لوجدنا فيها عشرة تجمعات ايضا . وتأتي مدينة الكويت العاصمة في مقدمتها . فاذا ما اضفنا اليها الضواحي القريبة منها وهي القاسمية والشعب والروضة والخالدية فان نصف التجمعات عندئذ تقع قريبة من العاصمة . اما الخمسة الاخرى فانها تتميز من المناطق النائية في جنوب البلاد ايضا ماعدا قرية الصليبخات في الشمال . ويمكن القول بأن اسباب انخفاض مساهمة الزيادة الطبيعية في نمو سكان هذه التجمعات لا يختلف عنها في المجموعة السابقة الى حد كبير .

( جدول ٤ ) \*

للزيادة الطبيعية ومساهمتها في الزيادة السكانية حسب التجمعات لغير الكويتيين ١٩٧٥ - ١٩٨٠ ( بالملأه )

أقل من ١٠	١٩,١٠	٢٩,٢٠	٣٩,٣٠	٤٩,٤٠	٥٩,٥٠	٦٩,٦٠	٧٩,٧٠	٨٩,٨٠	٩٩,٩٠	أكثر ١٠٠
النفط لشيوخ الصابرية	بندر القار خاضعية عبدالله السلام منطقة لشيوخ المدوية السرى	مدينة الكويت القاضي قرية لشيخوخ الشعب الفرصة	المنصورة القاضي الحوي القرياح الدرحة الاحمدى الشعبية	كولان فيلكا الجواهر ميدان حوى	-	الفروانية	حوى	-	-	أكثر ١٠٠
الجارية قرية جانب الشيوخ القطيف المهيرة الرفعة	البرموك ابرق عيلان الرفعة القطيف للمصباحية	الغالبية لشيوخ لجوارية للمصباحية	الحوي القرياح الدرحة الاحمدى الشعبية	ميدان حوى	-	الفروانية	حوى	-	-	أكثر ١٠٠

المصدر :

- (١) وزارة التخطيط ، الأذرة المركزية للصحاء ، كساد العام السكان ١٩٧٥م مصدر سابق .
- (٢) وزارة التخطيط ، كساد العام السكان والمساكن والمنشآت ١٩٨٠م ، مصدر سابق .
- (٣) وزارة التخطيط ، مجموعة البيانات الميرية للسكان دولة الكويت ١٩٦٧م - ١٩٧٨ ، مصدر سابق .
- (٤) وزارة التخطيط ، كساد الميرية للأحصاءات الميرية ، مصدر سابق .

\* الجدول من حساب الكتاب .

\* \* لقد تم جمع التجمعات التالية التي وردت في تعداد ١٩٨٠ م ، واعتبرت ضمن تجمعات أخرى في عام ١٩٧٥ م : ( الشيوخ والسكنى والشيوخ الصناعي والرى ) ( العميلة وصناعة صباح السالم ) ( الجارية ومشرق وبيان ) ( شيرة وجنوب القرية ) ( ابرق عيلان وخطان الجديدة ) ( جانب الشيوخ والمدينة والمطار ) ( العميلة وزياب والملاي ) ( القطيف والمصباحية ) ( القطيف وارب الفاضل ) ( الشيوخ والشريط الساحلى وميدان حوى وميدان سعدي وشارع وروافد والبيان وجميدان وارب وارب وارب محافظة الاحمدى ) ( الجواهر والسكنى الشعبية في الجواهر ومنطقة السكرك وطول الجواهر وشارع وارب محافظة الجواهر ) ( الصابرية والسكنى الشعبية في الصابرية ) .

\* \* \* يكاف سكان مدينة الكويت المصاحة خلال فترة الدراسة من سكنى أحيائها الخمسة وى : صمان والرف والمراق والصباحية والفة .

وتتغير الحالة في توزيع تجمعات الوافدين ضمن المجموعة الرابعة (٣٩,٣٠) بالملأه الى حد ما فقد جاء سنة من مجموع التجمعات التسعة فيها كضواحي قريبة جدا من العاصمة من بينها المالمية الذي يعتبر ثاني أكبر تجمع لغير الكويتيين في البلاد . أما الثلاثة الباقية فهي الاحمدى والشعبية في الجنوب والدرجة في الشمال . ويشير ازدياد دور الزيادة الطبيعية في نمو سكان هذه التجمعات الى حالة استقرار نسبي في حركة انتقال غير الكويتيين نحوها خلال فترة الدراسة . فقد وصلت الاحوال فيها حدا لم تستطع معه استيعاب اعداد كبيرة من الوافدين كالمساكن ، لا بل ان عددا من سكانها بدأ بالنزوح نحو مناطق أكثر ملاءمة ولكنها أبعد نسبيا . وتوزعت التجمعات الستة الباقية على ثلاث مجموعات ، جاء أربعة منها في المجموعة الخامسة (٤٩,٤٠) أحدها ضاحية العاصمة والأخر ضاحية لأحد تجمعات الوافدين الكبرى والاثان الأخران من المناطق التالية جدا وبما الجواهر في أقصى الشمال وجزيرة فيلكا في مواجهة الساحل الأوسط وما لا شك فيه ان انخفاض قدرة التجمعات الأولى على استيعاب العناصر الوافدة يعتبر امتدادا لقدرة التجمعات المجاورة لها في المجموعة السابقة . أما جزيرة فيلكا فتعتبر تقليدا من المناطق الطاردة لسكانها عموما وذلك فان ارتفاع نسبة الزيادة الطبيعية فيها يعد امرا اعتياديا . وجاء التجمعات الباقيان ضمن المجموعتين (٦٩,٦٠) و (٧٩,٧٠) وبما الفروانية وحوى . وارتفاع مساهمة الزيادة الطبيعية فيهما امر متوقع أيضا . اذ ان حوى تعتبر أكبر تجمع الوافدين ومن أقدمها وجودا في البلاد ، ولذلك فقد ضاق بسكانه من الوافدين منذ مدة طويلة ولم يعد يستقبل سوى القليل منهم ، ولا تختلف الحالة في الفروانية عن ذلك حيث أصبحت هي الأخرى مكثفة بسكانها الى حد كبير . وبلغت كثافة السكان في كل من حوى والمالمية حوالى (١٤) ألف نسمة في الكيلومتر المربع الواحد وفى الفروانية (١٣) ألفا عام ١٩٨٠م<sup>(١٥)</sup>

ويبدو ان توزيع تجمعات الكويتيين وغير الكويتيين على مجموعات نسب الزيادة الطبيعية اختلافات عديدة اهمها :

أولا : حوى (التي حوى) بالملأه من تجمعات الكويتيين جاءت ضمن المجموعات الأربع والتي تتراوح نسبها ما بين (أقل من ١٠) و (٢٠ - ٢٩) بالملأه . بينما جاء حوالى (٨٧) بالملأه من تجمعات غير الكويتيين ضمن المجموعات الأربع المذكورة . ويشير هذا الى انخفاض دور الزيادة الطبيعية في حجم السكان للكويتيين بالمقارنة مع غيرهم نسبيا .

(١٥) مكي محمد حزي ، مظاهر التغير الديموجرافي في الكويت ١٩٧٥م - ١٩٨٠م ، مجلة دراسات لتخليج والجزيرة العربية ، العدد ٢٩ (١٩٨٤م) ص ٣٤ .



ثانياً : هناك اختلاف في بعض تجمعات اللغتين ضمن مجموعات الزيادة الطبيعية . فبينما كانت كل تجمعات الكويتيين في المجموعتين اللغيتين والإقامة بعيدة جداً عن العاصمة أو نائية ، فإن حوالي نصف تجمعات غير الكويتيين في المجموعتين المذكورتين كانت عبارة عن ضواحي قريبة جداً من العاصمة . ومنسطيع القول أخيراً بأن دوو حركة السكان ونشاطها أكثر وضوحاً بين أبناء البلاد من الكويتيين بالمقارنة مع غيرهم . ويشجع على حركة المواطنين ضمن تجمعات بلادهم عوامل عديدة سبق ذكرها .

### ٣-٧-٣ جملة السكان :

نستلم دراسة دور الزيادة الطبيعية في نمو جملة السكان على مستوى التجمعات السكانية الستة والإربعين في دولة الكويت . وبذلك نتوقع أن تغطي الجولب المختلفة للموضوع وبصورة مفصلة إلى حد كبير . وكما قلنا في حالة قننى السكان من قبل فقد تم وضع تجمعات البلاد في مجموعات أكثر عدداً للزيادة الطبيعية بلغت عشراً ، وترأحت ما بين (أقل من ١٠) وبالمائة (٩٩-١٠٠) بالمائة (جدول ٥) و (شكل ٦) .

وتوزعت التجمعات على جميع المجموعات بدلا من التركيز في بعضها كما في حالة اللغتين السكائيتين السابقين إلى حد ما . ومع ذلك فإن نصيب المجموعة الأولى (أقل من ١٠) بالمائة كان بارزاً وهو سبعة تجمعات . ويمكن التفات في توزيع دور الزيادة الطبيعية هنا اختلاف عناصر التغير السكاني والذي يشير بدوره إلى أحوال ساكنى التجمعات السكانية وخصائصهم من الكويتيين والوافدين على حد سواء . فيلاحظ بأن ستة من التجمعات السبعة التي كان دور الزيادة الطبيعية فيها الأضعف (أقل من ١٠) أما بعدد أو نائية عن المنطقة الحضرية الرئيسية الممتلئة بالعاصمة وما يحيط بها . وتبرز عندئذ حركة السكان كاملاً بلش في نموها السكاني ، يزيد ذلك تفرق أسباب الانتقال نحوها فهى إما تجمعات حديثة وجرى تنفيذ مشاريع إسكانية وخدمية واسعة بها أو أن أحوالها لم تكن مشجعة على استقطاب أعداد كبيرة من الساكنين سابقاً نحوها .

ونمثل المجموعة الكبرى للزيادة الطبيعية (٩٩-١٠٠) حالة مناقضة تماماً للمابقة . فقد جاء نصف تجمعاتها الألمانية قريباً جداً من مركز البلاد ويؤلف للكويتيين الغالبية العظمى من ساكنها كما رأينا . ولذلك فإن حركة السكان نحوها كانت ضعيفة أو شبه متوقفة خلال فترة الدراسة . بذلك أصبحت الزيادة الطبيعية هي العامل الوحيد تقريباً للفاعل في نموها السكاني . أما الأربعة الأخرى فقد كانت إما بعيدة أو نائية في جنوب البلاد . ومعظم ساكنها هي الأخرى من المواطنين ولم يكن تنتقل للسكان نحوها وإضحا خلال فترة الدراسة إما أنها كانت حديثة جداً أو أضعف قوى الجذب فيها حينذاك .

### جدول رقم (٥) \*

الزيادة الطبيعية ومساهمتها في الزيادة السكانية حسب التجمعات لجملة السكان ١٩٧٥ - ١٩٨٠ (بالمائة) .

أقل من ١٠	١٠-١٩	٢٠-٢٩	٣٠-٣٩	٤٠-٤٩	٥٠-٥٩	٦٠-٦٩	٧٠-٧٩	٨٠-٨٩	٩٩-١٠٠
الضواحي	سوى	بندي قطر	ض. ح. الله السلام . القضية	مدينة الكويت . الجوهراء السفيرة	الشعب	فيكا	للشامية	كهان	المنصورة
الصليبية السيلة الجارية قرطبة القيطيلين المهولة	البرمره الرقة	السرق أبرق خويشان جانب القديح	م. الصليبيات الدوحة	ميدان حولى الروضة الاحمدى		الحديبية الرفية المنقف	حولى القرطانية	الصليبيات	التأسيسية . البحاء الغالبية
		الصليبية	ابو حلفة	القطيلين القديح					الرميثة العقلة الشامية

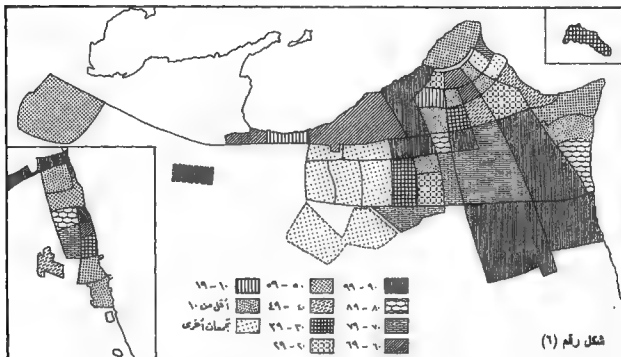
المصدر :

- (١) وزارة التخطيط ، الأمانة المركزية للإحصاء ، الاتحاد العام للسكان ١٩٧٥م ، مصدر سابق .
- (٢) وزارة التخطيط ، لتعداد العام للسكان والسكنى ١٩٨٠م ، مصدر سابق .
- (٣) وزارة التخطيط ، مجموعة البيانات العمومية والسكانية لدولة الكويت ١٩٦٧م-١٩٧٨م ، مصدر سابق .
- (٤) وزارة التخطيط ، للتغير السكاني للإحصاءات العمومية ، مصدر سابق .

\* \* \* لقد تم دمج التجمعات التي ورثت في تعداد ١٩٨٠م وأبخرت ضمن تجمعات أخرى في عام ١٩٧٥

ويؤيد الإكراه نحو تزايد دور الزيادة الطبيعية بالانتماد عن العاصمة وتزايد دور الهجرة فيها بالاقتراب من المنطقة الحضرية المركزية الذي ورد اعلاه ، توزيع التجمعات السكانية على مجموعات الزيادة السكانية الأخرى . هذا بالإضافة إلى أن عدداً كبيراً من مستوطنى التجمعات البعيدة من الكويتيين حيث حركة السكان نحوها أقل نسبياً منها بين غيرهم . فيلاحظ بأن المجموعة الثانية (١٩-١٠) بالمائة تكونت من ثلاثة تجمعات كلها بعيدة أيضاً . ومن بين التجمعات الخمسة التي جاءت ضمن المجموعة الثالثة (٢٩-٢٠) بالمائة يبدأ تجمع قريب جداً من مدينة الكويت بالظهور فيها . ويزداد عدد التجمعات القريبة في المجموعة الرابعة (٣٩-٣٠) ليصل إلى تجميعين من

الزيادة الطبيعية ومساهمتها في الزيادة السكانية حسب التجمعات السكانية ، جملة السكان ،  
١٩٧٥ - ١٩٨٠ بالمائة



خمس . وتحل مدينة الكويت العاصمة الصدارة في المجموعة الخامسة (٤٩-٤٠) بالمائة بالاضافة الى تجمع السالمية غير البعيد نسبيا . ويزداد عدد التجمعات غير الهيدة بلزدياد أهمية دور الزيادة الطبيعية بصورة أكثر وضوحا . فقد بلغ عندها ضمن المجموعة السادسة (٥٩-٥٠) بالمائة ثلاثة من جملة أربعة جامت فيها . ولا تختلف حالة التجمع الرابع وهو الاحمدى عن الثلاثة الاخرى تقريبا باعتبارها مركزا لمحافظة الاحمدى ويتمتع سكانها الكويتيون بضعف حركة انتقالهم نسبيا .

وتستمر أهمية مساهمة حركة السكان الطبيعية وتناقص دور حركة السكان في المجموعات السابقة . فقد تضمنت المجموعة السابعة جزيرة فيلكا المعروفة تقليديا بعدم استقطاب المهاجرين نحوها بالاضافة الى تجمع قريب من العاصمة وتجمعين بعيدين نسبيا يؤلف الكويتيون القسم الاعظم من سكانها بشكل واضح . ويبدو دور حركة الهجرة متزايدا في تجمعات المجموعة الثامنة (٧٩-٧٠) بالمائة مرة اخرى . فقد ضمت ثلاثة احدها قريب جدا من العاصمة والثاني حولى وهو مركز محافظة حولى بالاضافة الى الفروانية المزدهم بسكانه اصلا . واخيرا جاء في المجموعة التاسعة (٨٩-٨٠) تجمعان يعتبران بالاضافة الى قريهما من العاصمة موطن عريقة وتقليدية لابناء البلاد .



#### ٤ - الخاتمة

منذ ثلاثين عاما وحجم سكان دولة الكويت يزداد بمعدلات كبيرة ، فقد بلغ متوسط معدل النمو السكاني خلال فترة الدراسة ١٩٧٥م أكثر من (٦) بالمائة . ويميز الرقم المذكور والذي يعتبر من أعلى المعدلات في العالم كل من ارتفاع كل من معدل الزيادة الطبيعية ومعدل الهجرة الوافدة في آن معا . إلا أن دور هذين العاملين في معدل النمو السكاني لم يكن متشابها لقسمة السكان فيلاحظ بان الهجرة هي العامل الاساسي لزيادة اعداد غير الكويتيين في حين ان دور الزيادة الطبيعية كان ثانويا فقط . وعلى العكس من ذلك فان ازدياد الكويتيين يعود الى الزيادة الطبيعية بالدرجة الاولى بالإضافة الى حالات منح الجنسية الكويتية . ونظرا لتذبذب حجم الهجرة الوافدة الشديد فاننا نتوقع ان يكون تأثيرها على النمو السكاني بعيدا عن الثبات بالمقارنة مع الزيادة الطبيعية :

ونستطيع ان نتبين من دراستنا الحاضرة ما يشير الى النتائج التالية .

اولا : الارتفاع الواضح لمعدل الزيادة الطبيعية وخاصة للمواطنين الكويتيين سواء بالمقارنة مع الوافدين من غير الكويتيين أو المجتمعات الأخرى . ولا يعزى ذلك الى ناحية المواليد المرتفعة فقط ، وإنما الى تدهور مستوى الوفيات ولجميعة الفئات العمرية الكبير في الأونة الأخيرة . فقد تضاعفت عوامل تحقيق ذلك لكل من أهمها مايلي :

أ - تحسن المستوى التعليمي في البلاد وتناقص الأمية . فقد انخفضت نسبة الاميين من (٣٦) بالمائة لجملة السكان عام ١٩٧٥م الى حوالي (٢٩) بالمائة عام ١٩٨٠م<sup>(١١)</sup> . وارتفع عدد المدارس ، فاصبح هناك مدرسة لكل حوالي (٦٣٠) تلميذا ، ومدرسا لكل (١٣) تلميذا فقط عام ١٩٨٠م<sup>(١٢)</sup> .

ب - المستوى الصحي المرتفع في البلاد . فقد ازداد عدد الأطباء خلال فترة الدراسة بحيث أصبح هناك طبيب واحد لكل حوالي (٥٨٠) نسمة من جملة السكان في عام ١٩٨٠م ، وممرضة لكل (٢٠٠) نسمة تقريبا<sup>(١٣)</sup> . وازداد عدد الاسرة في المستشفيات بحيث يتوفر الآن مريض لكل حوالي (٢٤٠) نسمة<sup>(١٤)</sup> .

ج - مستوى المعيشة المرتفع كما يبدو مثلا في ارتفاع معدل دخل الاسرة وتوفير الضمان الاجتماعي والصحي وبناء الوحدات السكنية على اوسع نطاق .

ثانيا : وبالرغم من المعدل المرتفع نسبيا للزيادة الطبيعية خلال فترة الدراسة ، الا اننا نتوقع له الانخفاض المستمر في المستقبل ، لا لاد وان تستمر الوفيات بالهبوط من ناحية بالإضافة الى تناقص معدل المواليد هو الآخر . ولعل بيانات السنوات الخمس قد كشفت عن وجود مثل هذا الاتجاه بوضوح . ولكننا لا نتوقع ان يكون انخفاض المواليد سريعا ومؤثرا على المدى القريب وذلك لاعتبارات عديدة منها على سبيل المثال . ( أ ) ان المفاهيم التي تحتل على بناء الاسرة الكبيرة لا تزال هي السائدة والمقبولة في المجتمع سواء على صعيد الاسرة أو للتوجه الرسمي يحدث كل ذلك بالرغم من التطور الحضري السريع في مظاهر الحياة المختلفة . ( ب ) لا تزال الظروف المادية والنفسية التي تدفع الاسرة الى الحد من عدد لطفاتها غير واضحة حتى الآن ، فلا تزال نسبة انشاء العائلات منخفضة جدا ، فقد بلغ معدل النشاط لقوة العمل النسائية الكويتية للعامين ١٩٧٥م و ١٩٨٠م حوالي (٣) بالمائة و (٥) بالمائة على التوالي ، بينما بلغت بين غير الكويتيات حوالي (١٣) و (١٧) بالمائة للفترة ذاتها<sup>(١٥)</sup> . ولم تتجاوز نسبة العائلات المتزوجات منهن وفي جميع الاعمار (٩) بالمائة فقط في مقابل (٢٥) بالمائة لغير الكويتيات عام ١٩٨٠م<sup>(١٦)</sup> .

ثالثا : ان التباين في معدلات الزيادة الطبيعية في البلاد عموما وعلى مستوى تجمعاتها السكانية خلال فترة الدراسة أدى الى عدم انتظار دورها في الزيادة السكانية ، وكشف عن دور معادل لحركة السكان الداخلية والخارجية معا . ويمكن ان تستمر الحالة كذلك في المستقبل طالما ان حالة التداخل والتعقيد في العاملين مستقل بعيدة عن الوضوح بدرجة أو بأخرى . الا ان استمرار تناقص معدلات الزيادة وانخفاضها من حالة التجانس بين أجزاء البلاد ربما يجعل متابعة وتحديد دورها أكثر وضوحا في المستقبل .

رابعها : وينبغي ان نذكر في الختام عدم وجود سياسة سكانية مرسومة وواضحة تتعلق بالزيادة الطبيعية وحركة السكان خلال فترة الدراسة ، وعندئذ يصبح من الصعب التنبؤ بالتغيرات الديموجرافية في المستقبل وبميل مواجهة آثارها المختلفة .



(١٦) وزارة التخطيط ، الإدارة المركزية للإحصاء ، الموجوعة الإحصائية السنوية لعام ١٩٨٤م ، العدد ٢٦ (١٩٨٤م) ص ٤٦ .

(١٧) المصدر نفسه ، ص ٢٩٣ .

(١٨) المصدر نفسه ، ص ٣٢٢ .

(١٩) وزارة الأعلام ، الكويت ، حقائق وإرقام (١٩٨٤م) ص ١٠٦ .

(٢٠) وزارة التخطيط ، الإدارة المركزية للإحصاء ، خصائص القوى العاملة في الكويت ، فبراير (١٩٨٣م) ص ٨ .

(٢١) المصدر نفسه ، ص ١٦ .



## البحث الثاني

### النمو العمراني الحضري لمدينة الشارقة

عبد عيسى أحمد

تصنيف سريع بالامارة :

تقع إمارة الشارقة على محفل الخليج العربي ، حيث يمتد الجزء الأكبر من أراضيها على سواحل هذا الخليج في النصف الغربي ، من شبه جزيرة « مومندام » ويحيط هذا الجزء بامارة عجمان على الشاطئ الغربي ، ثم يمتد إلى الداخل بمسافة تقدر بحوالي سبعين كيلو مترا ، وهي تتوسط بقية الامارات ، ويتميز بأن لها حدودا مشتركة معها جميعا . وتقدر المساحة الكلية لامارة الشارقة بحوالي ٢٦٠٠ كيلو متر مربع وبذلك تعتبر ثالث أكبر إمارة من حيث المساحة بين الامارات السبع التي تتكون منها دولة الامارات العربية المتحدة . وهناك ثلاث مناطق رئيسية تابعة للشارقة ، تمتد أراضيها على الشاطئ الشرقي في مواجهة خليج عمان : دبا ، خورفكان ، وكنباة . كما تضم مياهها الإقليمية مجموعة من الجزر المتناثرة ، أهمها : جزيرة أبو موسى ، والحمرية ، وصير بونعير الخ ، كما توجد بداخلها بعض الواحات ومن أهمها ولحة اللند .

مدينة الشارقة :

أما مدينة الشارقة ، وهي موضوع البحث فهي عاصمة الإمارة ، وتقع على خطي العرض ٢٠ ، ٢٥ درجة شمالا ، وعلى خطي الطول ٥٥ ، ٥٥ درجة شرقا ، ونحدها من الشمال إمارة عجمان ومن الجنوب إمارة دبي ، ومن الغرب الخليج العربي . ويعتبر التوسع الجغرافي لمدينة الشارقة محدودا من هذه الجهات الثلاث ، أي الشمال والجنوب والجنوب والغرب ، أما الاتجاه الوحيد الذي يمكن أن يسمح بهذا التوسع فهو الاتجاه الشرقي فقط ، وتقدر المساحة الكلية لمدينة الشارقة حتى منطقة المطار بحوالي ٢٠٨ كيلو متر مربع .

مناخ المدينة :

ترتفع درجة الحرارة خلال الفترة الممتدة بين شهري يونيو وسبتمبر لتصل في المتوسط إلى حوالي ٤٣ مئوية مع ارتفاع مائل في درجة الرطوبة ، أما في فصل الشتاء فإن الجو يكون في غاية الاعتدال حيث تتراوح درجة الحرارة ما بين ١٨ - ١٥ مئوية . ولا تتجاوز الأمطار التي تسقط على مدينة الشارقة خمس بوصات سنويا ، بل إن هذه النسبة كثيرا ما تنخفض لتصل إلى بوصة واحدة فقط .

النمو العمراني للمدينة :

كانت مدينة الشارقة « العاصمة » شأنها في ذلك شأن معظم مدن الخليج القديمة تتكون في الأساس من مجموعة من الأحياء ذات المباني والمرافق المصممة على الطراز التقليدي الذي كان سائدا في هذه المنطقة حتى عهد قريب جدا . لذلك اقتضت متطلبات التخطيط الجديد :

أولا : إزالة معظم هذه الأحياء القديمة ، خاصة وإن الكثير من مبانيها قد أصبح آيلا للسطوف .

ثانيا : إقامة مباني حديثة بديلة لتحل محلها بعد تخطيط الأحياء وفقا لأحدث أساليب تخطيط المدن .

ثالثا : التوسع الأفقي في مساحة النطاق العمراني والامتداد به إلى المناطق الخلفية الواقعة على مشارف المدينة القديمة من جهاتها المختلفة .

رابعا : إنشاء عدد من الضواحي في مراحل لاحقة ، تكون قريبة من العاصمة .

## أسلوب جديد للتعويضات :

وعندما قررت حكومة الشارقة إزالة الأحياء القديمة كانت تضع في اعتبارها مصالح المواطنين في المقام الأول ، ولذلك قررت تعويض أصحاب المباني في هذه الأحياء بمنحهم قطع أرض بديلة في الأحياء السكنية الجديدة ، أو منحهم مبان حديثة تقوم البلدية بإنشائها في نفس مواقع هذه الأحياء القديمة .  
وقد أمر صاحب السمو حاكم الشارقة أن يأتي هذا التعويض في شكل مبان استثمارية تمنح للمواطنين الذين تأثرت مبانهم أو أراضيهم بتنفيذ مشروع التخطيط الجديد كنوع من توفير مصادر ثابتة للدخل المنتظم ، يسهم بدور أساسي في رفع المستوى الاقتصادي لهؤلاء المواطنين .  
وتتنوع أحجام هذه المباني الاستثمارية بين ثلاثة مستويات مختلفة يتناسب كل منها مع قيمة التعويض المقرر للعقار القديم .

## تخطيط مزيج :

بدأ تنفيذ خطة التنمية العمرانية الشاملة لمدينة الشارقة مع بداية عام ١٩٧٣ عقب اكتشاف النفط في الإمارة بكميات تجارية في نهاية عام ١٩٧٢ م .  
وقد ارتكزت فلسفة هذه الخطة على إنشاء مدينة تنتمي من حيث التنظيم والتنسيق إلى أسرة المدن العالمية المعاصرة ، ومرتبطة في نفس الوقت ارتباطاً وثيقاً في روحها وطابعها وتصميم مكوناتها الأساسية بالثقافة الحضارية لفن المعماري العربي الإسلامي بخصائصه الأصيلة المتميزة .  
وفي هذا الإطار المزيج الذي يجمع بين الأصالة والحداثة تم تخطيط مدينة الشارقة وتصميم جميع المنشآت الحكومية التي تضمها ومن بينها : -

- مبنى دار الحكومة .
- مبنى البريد العام .
- مبنى بلدية الشارقة .
- مبنى دار القضاء .
- مبنى قيادة الشرطة .
- مبنى إدارة المرور .
- مبنى السوق المركزي .
- مبنى مجمع أسواق الفاكهة والخضرة .
- مبنى المركز العام للائحة السكانية بالشارقة .
- مبنى مركز الثقافة الفخ .

## القطاعات الرئيسية :

وقد استهدف التخطيط الجديد لمدينة الشارقة تحويلها إلى مسوطن سكني تتوافر له أهم مقومات الحياة الاجتماعية الحديثة ، وإلى بيئة قادرة على استيعاب مرافق الخدمات التجارية والصناعية الحالية والمتوقعة نمو حجمها على المدى البعيد ومن هنا جاء هذا التخطيط مشتملاً على تقسيمها إلى ثلاث قطاعات رئيسية مستقلة هي : -

### ١ - قطاع المناطق السكنية :

وقد وضع تخطيط هذا القطاع على أساس تقسيمه إلى مجموعة من الأحياء المتجاورة التي يتوافر لكل منها نوع من الاستقلال الذاتي في مرافقها وخدماتها العامة ، ويبلغ عدد هذه الأحياء ثمانية وثلاثين حياً (٣٨) ، تغطي في مجموعها مساحة إجمالية تقدر بحوالي ٥٢ كم وتتراوح مساحة الحي الواحد منها بين كيلو متر مربع وكيلو ونصف كيلو متر مربع .  
وقد طبق في نظام تشييد المباني في المدينة أسلوب التنوع في الأحجام والارتفاعات تبعاً للموقع المخصص منها فهناك مناطق يسمح فيها ببناء الممارات ذات الطوايق المتعددة بينما توجد مناطق أخرى لا يسمح فيها إلا بأقامة البنايات ذات الطابق الواحد ، والتي تأتي في شكل فلل أو مساكن خاصة .

### ٢ - قطاع المناطق الصناعية :

أما القطاع الصناعي والذي تبلغ مساحته الكلية ستة وعشرين كيلو متراً مربعاً (٢٦ كيلو ) فقد روعي في موقعه غربي المدينة أن يكون بعيداً عن مناطق العمران السكني ، حتى يمكن تجنب حدوث تلوث البيئة ، وحتى لا يؤثر وجود المصانع داخل المدينة على راحة سكانها .

ويشتمل هذا القطاع أيضاً على منطقتين منفصلتين لسكنى العمال اللذين يشتغلون في المصانع حتى يكونوا على مقربة من أماكن أعمالهم وحتى لا تتسبب إقامتهم داخل المدينة في الضغط على حركة المرور ووسائل المواصلات العامة .

### ٣ - قطاع المناطق التجارية :

ويطلق على هذا القطاع اسم « قطاع المدينة التجارية السكنية » نظراً لأنه يضم مجموعة من الممرات الشاهقة التي يصل ارتفاعها إلى أحد عشر طابقاً ، والتي خصصت للطريق الأولى منها للأنشطة التجارية والمصرفية بينما خصصت طوبىها العلوية لسكنى رجال الأعمال والمشتغلين بالأنشطة التجارية المختلفة . ويتداخل هذا القطاع مع القطاع السكني في منطقة منفصلة به ويشغل مساحة تقدر بحوالي عشرة كيلو مترات مربعة .

### التوسعات المختلفة :

ورغم أن مدينة الشارقة الحالية قد وضع تخطيطها الجديد على أساس قدرتها على استيعاب ما هو محتمل من نمو مكاني مطرد حتى نهاية الثمانينات فإن السياسة الاستراتيجية لتخطيطها تتضمن أيضاً مشروعاً مدروساً للامتداد الأفقي بالكردون السكني - إذا اقتضت الظروف - إلى المناطق الخلفية الواقعة إلى الشرق ، وإلى إنشاء عدد من الضواحي للنموذجية على مشارفها المختلفة .

### الحجم السكاني :

حتى عام ١٩٦٨ لم يكن عدد سكان مدينة الشارقة يتجاوز الثلاثة والعشرين ألف نسمة ، أو على وجه التحديد ٢٢٢٣٠ نسمة ارتفع في عام ١٩٧٠ إلى ٣٥٤٠٠ نسمة ، ثم إلى ٦٠١٥٢ نسمة عام ١٩٧٥ م فإلى ١١٠٣٢٠ نسمة في عام ١٩٨٠ طبقاً لإحصائيات تعداد هؤلاء السكان التي تم إجرائها في هذه الأعوام الأربعة على التوالي . ومن المتوقع أن يكون هذا العدد قد وصل إلى ١٨٠٠٠٠ نسمة في نهاية عام ١٩٨٤ حيث لم يتم إجراء أي مسح سكاني منذ عام ١٩٨٠ م .

ويتكون سكان الشارقة الأصليون ، سواء في المدينة العاصمة أو في القرى والبرادي التابعة للإمارات من مجموعة من القبائل العربية ، أمهم وأكبرها : قبيلة اللقياس التي تنتمي إليها الأسرة الحاكمة .

### ومن بين هذه القبائل :

بنو قتب ، وبنو ياس ، والبلدلة ، وآل علي ، وللهولة ، واليومير ، والمطاريش ، والتعيم ، والشويهيون ، والسودان ، والطنج ، والزخاب الخ .

هذا إلى جانب الأعداد الأخرى من الجماعات الوافدة التي جذبتها فرص العمل المواتية في مختلف ميادين النشاط ومجالات التنمية المختلفة .

ويشكل هؤلاء الرافدون حوالي ٦٠٪ من مجموع سكان للمدينة غالبيتهم من الآسيويين ، والباقيون من عناصر عربية مختلفة وكان قد وضع في الاعتبار عند تخطيط مدينة الشارقة ألا تزيد الكثافة السكانية عن عشرة أشخاص للهكتار الواحد في المناطق السكنية ، وحوالي ١٥ شخصاً للهكتار الواحد في المناطق التجارية السكنية .

ويشتمل الأمل بالتيجارة والزراعة والرعي وصيد الأسماك والعمل في الدوائر الحكومية والشركات المختلفة ، ويجب أن نشير هنا إلى أن بلدان منطقة الخليج العربية ، وليست مدينة الشارقة وحدها تعاني من حالة اللاتوازن في هيكلها السكاني نتيجة وجود نسبة عالية من العمالة الآسيوية التي أفضى وجودها إلى خلطة التنوع الاجتماعي ، وإدخال ممارسات وسلوكيات وإخلاقيات من شأنها الإضرار بالجهود المبذولة لتنمية إنسان المنطقة .

### مرافق الخدمات العامة والبيئة الأساسية :

وإدراكاً من المسؤولين في حكومة الشارقة بأن أية تنمية عمرانية أو صناعية أو اقتصادية أو اجتماعية الخ لا يمكن أن تستقيم أو تتطور إلا إذا توافرت لها قاعدة متكاملة من مرافق الخدمات العامة ومقومات البيئة الأساسية . وفي ضوء إدراك هذه الحقيقة تم وضع وتطوير وتنفيذ المشروعات التالية :

### قطاع الماء والكهرباء :

#### أولاً : المياه

تتمتع مدينة الشارقة احتياجاتها من المياه الحلوة من مصدرين رئيسيين هما :

- ١ - الأبار الارتوازية .
  - ٢ - محطة اللية لتحلية المياه .
- وتقدر الطاقة الانتاجية لهذين المصدرين بحوالي ٢٤ مليون جالون يوميا ، تصل إلى ٣٥ مليون جالون في نهاية عام ١٩٨٥ م .

#### ثانيا : الكهرباء :

تقدر الطاقة الكهربائية لمدينة الشارقة بحوالي ٤٢٠ ميجاوات .

#### مشروع المجاري :

يتم الآن استكمال تنفيذ مشروع المجاري لمدينة الشارقة الذي مبنيهم بدور كبير في نظافة المدينة وتجنب المشاكل التي تنجم عن هطول الأمطار .  
ولما كان تنفيذ هذا المشروع يتطلب ضرورة توفير قوة الدفع المناسبة فإن التنفيذ يتم على مراحل حتى تنتهي عملية استكمال ربط توصيلات جميع أحياء المدينة في أقرب وقت ممكن .  
وقد تم تحديد المنطقة الواقعة خلف مدرج مطار القاسمية لتقديم تكون مصب تصريف شبكة المجاري كلها ، ويتم الآن تنقية مياه هذه المجاري للاستفادة منها في أغراض الري ، بينما تحفظ المواد المترسبة لاستخدامها كمخصبات للزراعة وبيعها لمن يحتاج إليها من أصحاب المزارع للخاصة .  
وتعتبر طريقة الصفيحة التي تستخدم بالنسبة لهذه الشبكة من أحدث الطرق العلمية المتبعة بهذا الصدد في الوقت الحاضر .

#### شبكة من الطرق الحديثة :

كما تقوم البلدية الآن باستكمال شبكة من الطرق الداخلية الحديثة باعتبارها من أهم مرافق البنية الحديثة لأية مدينة عصرية وويلغ طول ما تم تنفيذه من هذه الطرق والطرق للخارجية التي تربط المدينة بالمناطق الأخرى وما هو تحت التنفيذ بحوالي مائة وثلاثين كيلو مترا .

#### مصنع السماد :

ويرتبط هذا المشروع بمشروع المجاري الذي يزوده بجانب من إنتاج مضافيه ، وهذان المشروعان من المرافق الأساسية التي تؤدي وظيفة هامة في خدمة البيئة ، بحكم ما يسهمان به من دور فعال في عملية نظافة المدينة ، إلى جانب كونهما جهازين تستكمل بهما الحركة العمرانية عنصرا جوهريا من مقوماتها الضرورية .

ومن هنا يتضح أن الدافع الرئيسي الذي حفز البلدية لإقامة مصنع جديد للسماد هو بالدرجة الأولى اختيار إحدى الوسائل المتطورة للتخلص من قمامة المدينة بطريقة تتجاوز بها مشاكل البحث بين الحين والآخر عن مستودعات جديدة لتفريغ هذه القمامة فيها ، أو حرقلها كما هو الحال في الطريقة التقليدية المتخلفة التي أصبحت تمثل مصدرا من أخطر مصادر تلوث البيئة ، فضلا عن أن هذه القمامة بعد نقلها إلى مصنع السماد يتم تحويلها بواسطة أجهزته ومعداته الحديثة إلى مخصب عضوي جيد يستفاد به في تسميد الأراضي الزراعية لتفطية متطلبات المسطحات الخضراء التي تحي البلدية بانشائها ، وطرح الفضاض منه في السوق المحلي لبيعه وتحقيق مردود مادي يضاف إلى الموارد المالية لخزائنة البلدية .

وقد أقيم هذا المصنع في المنطقة الصناعية الخامسة على مساحة إجمالية تقدر بحوالي ٤٠٠.٠٠٠ قدم مربع ( أربعمائة ألف قدم مربع ) .

وبلغت تكاليفه الكلية ٢٠ مليون درهم ( عشرين مليون درهم ) وتقدر طاقة استيعابه بحوالي مائة طن من النفايات يوميا .  
ويعتبر السماد الذي ينتجه هذا المصنع والذي يتم خلطه بمائل المجاري ومخلفات مخصب الشارقة المركزي من أجود أنواع المخصبات المناسبة لتزيرة المناطق الصحراوية والفاقة .

وقد أثبتت التجارب العملية التي أجراها الخبراء على هذا النوع من الساد في الزراعة مدى الإنتاج الكبير الذي حققه في تسميد الحدائق ومسطحات اللانمسيك وبزراعة الفواكه والخضروات ونباتات الفواكه والأزهار العلة .

وقد حرصت بلدية الشارقة على تحديد سعر مخفض لا يتجاوز مائتي درهم للطن الواحد حتى يتيح الفرصة لأصحاب المزارع لاستخدامه على نطاق واسع بدلا من السماد المستورد من أوروبا والذي يصل سعر الطن الواحد منه إلى حوالي ألف درهم .

#### الجسور والاسواق :

كما تم إنشاء جسر علوية فوق بعض الدورات وللتقاطعات الرئيسية لدخل مدينة الشارقة تسهلا لحركة المرور ، خاصة في ساعات الذروة ، وكذلك لمعالجة الزيادة المطردة والمتوقعة في أعداد السيارات مستقبلا .



وهي جسر مزودة يبلغ عرض كل منها خمسة وأربعين قدما ، بينما تتراوح أطوالها حسب استراتيجيّة الموقع ودرجة ضغط المرور عنده بين ٦٥٠٠ قدم كما هو الحال بالنسبة لجسر دوائر الخان و ٢٥٠ قدما بالنسبة لجسر الشرق وجسر الخليج .  
وتم كذلك إنشاء خمسة أنفاق للمشاة في المناطق الحساسة من الشوارع الرئيسية في المدينة ، ثلاثة منها في شارع الوحدة واثنان في شارع العروبة .  
وقد بلغت التكاليف الإجمالية لإنشاء هذه الجسور والاتفاق حوالي ثمانية وأربعين مليون درهم .

#### الحدائق العامة والمتنزهات :

ولما كانت المتنزهات والحدائق العامة هي الرئة الصحية التي تمتشق المدينة من خلالها هوائها النقي ، فضلا عن المظهر الجمالي الذي تضفيه على وجهها وتكوينات هندستها التخطيطية ، فقد حرصت البلدية على تعميم هذه الظاهرة وتكثيف الجهود لامتدادها إلى معظم أحياء المدينة وقطاعاتها الرئيسية .

#### أول وأضخم مشروع في منطقة الخليج :

والى جانب الجزر الخضراء التي تتوسط معظم الشوارع الرئيسية والمساحات الخضراء التي تنتشر في أكثر أحياء المدينة ، يتم الآن استكمال الجزء الأول من مشروع حديث لملء أول وأضخم مشروع تشجير يقام في كل منطقة الخليج وهو مشروع الحزام الأخضر الذي سيمنع عند استكماله ليعيط بكل مدينة الشارقة بطول يصل إلى حوالي ٥٤٤١ مترا ، أي حوالي خمسة كيلو مترات ونصف ويعرض يصل إلى مائتي متر .

والذي سيكون له أثر واضح في حماية المدينة من هبوب الرياح المبردة وتلطيف درجة الحرارة الشديدة التي تسود مناخ المنطقة خلال فصل الصيف القارص .

وقد أوشك العمل أن يتم نهائيا بالنسبة لاتجاز الجزء الأول من هذا المشروع ، وهو الجزء الذي يمتد بطول يصل إلى ألف متر ، ويعرض يقدر بمائتي متر ، أي أن المساحة الكلية لهذا الجزء تغطي سطحاً يقدر بمائتي ألف متر مربع (٢٠٠.٠٠٠) .

وقد قسم هذا المسطح إلى ٢.٠٠٠ حديقة صغيرة منتقاة ، يفصل كلا منها عن الأخرى سور من الأشجار للمحافظة على مشاعر العائلات التي تتردد على هذه الحدائق متمشياً مع تقاليد المجتمع العربي المسلم .

وتشتمل كل حديقة على عدد من أشجار التظليل وعدد آخر من شجيرات وزهور الزينة ، كما يضم مشروع الحزام الأخضر مساحة خصصت لمثلث كبير يقوم بتزويد الحدائق في أي وقت بالحاجياتها من النباتات والأشجار المختلفة تطبيقاً لمبدأ الاستكفاء الذاتي لمعطيات هذا المشروع .

وترى جميع نباتات الحزام الأخضر بطريقة الري الأوتوماتيكي من مياه الصرف المغلوة بمياه الشرب والتي يستعمل فيها فلتر من نوع معين لتصفيتها من الشوائب .

ويولي هذا المشروع من حيث المساحة مجموعة من الحدائق العامة التي أنشأتها البلدية في عدد من المناطق الرئيسية في المدينة .

#### المواصلات العامة :

واستكمالا للخدمات العامة التي يجب أن تتوفر لمدينة عصرية كبيرة يادرت حكومة الشارقة بإنشاء جهاز متكامل للمواصلات العامة ، استندت مهمة الاشراف عليه من حيث الادارة والتشغيل والصيانة والتمويل البلدية .

ويقوم هذا الفريق الذي يضم حالياً اسطولاً من الحافلات التي يبلغ عددها عشرين حافلة ركوب ماركـ٤ "سافايـ٤" بنمـع كل منها لحوالي أربعين راكبا ، بتوفير خدمات الانتقال لسكان مدينة الشارقة بأحجامها المختلفة ، سكنية وتجارية وصناعية .

ويدخل هذا الفريق ضمن مشروعات للخدمات العامة التي تقدمها البلدية للجمهور بقصد تحقيق خدمة من أهم الخدمات الحيوية ، دون نظر لما يمكن أن يعود عليها من ربح مادي مقابل تشغيل مثل هذا المشروع الأساسي .

#### المساكن الشعبية :

تضم البلدية بين أقسامها المتعددة شـما خاصا للمساكن الشعبية يقوم باعداد الدراسات الميدانية عن حالات المواطنين الذين يتقدمون بطلباتهم للحصول على هذا النوع من المساكن ، ثم يرفع القسم نتائج هذه الدراسات إلى لجنة المساكن الشعبية المنبثقة عن المجلس البلدي للبت في أمر توزيع الجاهز منها على المستحقين لها .

ويعد تنفيذ هذه المساكن التي يتقرر تخصيصها لأصحابها يقوم القسم بحفظ السجلات والمراجع الخاصة بها ، كما يشرف القسم الفني بالبلدية على تحديد مواقع إقامة هذه المساكن ، ومتابعة الاشراف على تنفيذ بنائها حتى يتم استكمالها وتسليمها لمستفيحيها .

ويرتبط مشروع المساكن الشعبية ارتباطاً عضوياً بالحركة العمرانية ككل باعتبارها جزءاً مكملاً لها لأن الهدف الأساسي من إقامته هو توفير البيت الصحي الحديث التكاملاً للأمن ذات النحل المحدود والأمن التي تملك منزلاً تقليدياً ( عريياً ) غير صالح بسبب ضيقه ، أو

تعرضه للمطوق ، أو عدم توافر الشروط الصحية للإقامة فيه والأسرة التي لا تملك بيتا على الإطلاق نظرا لظروفها المالية أو لأسباب أخرى .

وقد وجهت حكومة الشارقة عناية خاصة لتوفير حجم مناسب من هذا النوع من المساكن للمواطنين إلى جانب ما تقوم به الحكومة الاتحادية من اسهام واضح في هذا المجال .

وقد وصل عدد ما تم تنفيذه وتوزيعه من هذه المساكن على مواطني الشارقة حتى الآن ٣٥٣٢ مسكنا ( ثلاثة آلاف وخمسمائة واثنين وثلاثين مسكنا ) قامت حكومة الشارقة بتنفيذ ١٨٠١ مسكنا على نفقتها الخاصة ، بينما أسهمت الحكومة الاتحادية ببناء الباقي من مجموع هذا العدد أي ببناء ١٧٣١ مسكنا .

#### تنظيم العلاقة بين الملاك والمستأجرين :

وهذا جانب هام وضروري للغاية بالنسبة لتشجيع تنمية الحركة العمرانية ورواجها ، إذ ليس هناك شك في أن تنظيم العلاقة بين المالك والمستأجرين وتوفير جو من السلمانية والاستقرار وزعامة مصالح هذين الطرفين ، يساعد كثيرا على حفز القادرين على استثمار أموالهم في بناء المساكن ويحمل على جذب الجمهور إلى تفضيل السكني في مدينة يحكم حركة الاجارات فيها قانون ينظم العلاقة بين المالك والمستأجر ، ولا يتركها عشوائية تخضع لمزاج البعض على حساب البعض الآخر.

وقد تفضل حضرة صاحب السمو الشيخ سلطان بن محمد القاسمي حاكم الشارقة فأصدر بتاريخ ١٩٧٧/٥/٢٥ قانونا وضع الأسس العادلة للإقامة بين المالك والمستأجرين ، وفوض معمور بلدية الشارقة بتطبيقه والإشراف على تنفيذه .

وقد بدأ التنفيذ الفعلي لهذا القانون بتاريخ ١٩٧٧/٦/١٥ حيث أخذت البلدية تسجل عقود الاجارات بعد أن أنشأت قسما خاصا له ضمن أقسامها الرئيسية .

وتشير حركة التسجيل في البلدية إلى نمو ظاهرة الوعي لدى الجميع بأهمية الارتباط بفقود موثقة تضمن حسن العلاقة واستمرارها بين كل من المالك والمستأجرين .

#### الموانئ البحرية والجوية :

تضم مدينة الشارقة ميناء بحريا هو ميناء خالد ، ذلك إلى جانب ميناء بحري آخر تضمه الإمارة ويقع في المنطقة الشرقية على خليج عمان « خوريكان » .

ويعتبر ميناء خالد من بين أحدث وأضخم الموانئ البحرية في منطقة الخليج .

ويضم هذا الميناء مجموعة من الأرصفة التي تتسع لاستقبال سفن الحاويات الضخمة وبواخر الشحن بمختلف أنواعها وأحجامها وهذه الأرصفة مزودة بالمرافق المخصصة لهذا النوع من السفن ولإيوافه .

كما استلزم النشاط العمراني والاقتصادي بناء مطار دولي حديث على مشارف مدينة الشارقة افتتح رسميا في شهر ابريل عام ١٩٧٩ وبهذا المطار صالح لاستقبال جميع أنواع الطائرات العالمية الحديثة بكل أحجامها ومستوعب مليونين ونصف مليون راكب سنويا . وهو مزود بكل وسائل الخدمات اللازمة خاصة مخازن التبريد والبضائع ومستودعات التعبئة وحظائر صيانة الطائرات الخ .

#### النشاط الاقتصادي في مدينة الشارقة :

يعكس النمو المتزايد لعدد التراخيص التي أصدرتها البلدية للأنشطة الاقتصادية المختلفة في المدينة خلال هذه الفترة الممتدة بين عامي ١٩٧٤ ، ١٩٨٤ مدى التطور السريع في حجم ونوعية هذه الأنشطة فقد ارتفع عدد هذه التراخيص من ١٠٤٠ ترخيصا إلى ١٣٩٥ ترخيصا حتى نهاية عام ١٩٨٤ م .

ويجزي هذا التطور الهائل والسريع في قطاع الأنشطة الاقتصادية إلى السبلية التي تتنهجها حكومة الشارقة والتي تشمل ضمان حرية الحركة للاستثمارات الخاصة وتوفير الامن اللازم لحمايتها ومرافق الخدمات الضرورية التي أصبحت متاحة على اكمل وجه وعدم وجود أية قيود على حرية انتقال رأس المال والاعفاء من الرسوم الجمركية التي لا تمثل إلا نسبة رمزية لا تكاد تذكر .

#### مرافق خدمات النشاط الاقتصادي :

وقد كان طبيعيا في ضوء سياسة التخطيط التي تلتزم بها الشارقة في كل برامجها الإنمائية أن يصاحب التطور الاقتصادي اهتمام فوري وممتاز يستهدف توفير مرافق الخدمات الأساسية التي تضمن تهيئة المناخ الملائم لمزاولة مختلف ألوان النشاط التجاري والاقتصادي بصفة عامة على اكمل وجه وأفضل .

وكان من بين هذه الخدمات إنشاء مجموعة من الأسواق الحديثة المتخصصة التي روعي في تخطيطها وتصميمها :

أولا : فترتها على استيعاب متطلبات ما سيطرأ في المستقبل من تحولات متفرقة في مجال الحركة الاقتصادية .

ثانيا : تصميمها على طراز هندي متميز ، ينسجم مع الطابع المعماري الذي أصبح سمة تفرده به كل المنشآت الحديثة في إمارة

الشارقة ، وهو طابع يعيد مجد الفن المعماري الاسلامي الاصيل في ارقى عصوره ويهيئ أشكاله .  
وقد تم إنشاء وتشغيل المجموعة الأولى من هذه الأسواق وهي :

#### ١ - سوق الشارقة المركزي :

ويعتبر هذا السوق الذي أقيم على مساحة كلية تقدر بحوالي ثمانين ألف متر مربع (٨٠.٠٠٠) بين شاطئه بحيرة خالد وشارع الملك فيصل أول سوق من نوعه من حيث هندسته وتصميمه ، وقد وصفته صحيفة « الفالينشبال تايمز البريطانية » بأنه من أجمل أروع الأشكال المعمارية في كل منطقة للشرق الأوسط بعد المسجد الأموي بدمشق .

وقد استغرق بناؤه تسعة وعشرين شهرا ، ابتداء من شهر يونيو ١٩٧٦ وحتى نهاية شهر نوفمبر ١٩٧٨ م .  
وبلغت التكاليف الاجمالية لإنشاء واستكمال هذا المشروع حوالي خمسة وثمانين مليون درهم ، أي حوالي اثنين وعشرين مليون دولار أمريكي . وقد تمولته البلدية من الشركة المنفذة وقامت بإدارته والإشراف عليه .  
ويتكون هيكل هذا السوق من جناحين رئيسيين لبنانية مكونة من طابقين يشتملان على ثمانية بلوكات ، ويتصلان بجمارين ممتدين بينهما ، وأحد هذين الجناحين يطل على بحيرة خالد مباشرة ، بينما يطل الجناح الآخر على شارع الملك فيصل .  
ويبلغ اجمالي عدد المحلات التي يضمها السوق والتي تتفاوت مساحتها بين حد أقصى للمحل ٨٧٥٠ x ٣١٥٠ متر ، وحد أدنى مساحة ٤٩٥٠ x ٢٨٠٠ متر وذلك تبعاً لتنوع وحجم أنشطتها التجارية ، ويبلغ اجمالي هذا العدد متعامة موزعة على النحو التالي :

- الطابق الأرضي = ٢٢٤ محلا

- الطابق العلوي = ٢٢٤

- الجمران ( ٣٦ محلا على الجسر أي يساري ٧٢ محلا )

- الدرج ( السلالم ) = ٨٠ محلا .

وحرصا على نظافة المنطقة وتوفير بعض المرافق الضرورية ، زودت جميع المحلات بدورات مياه كاملة ، إلى جانب دورات مياه عامة أخرى لاستعمال الجمهور ، كما زودت البناية كلها بوسائل التكييف التقليدية « البوارجير » التي عرفها سكان منطقة الخليج منذ فترة بعيدة ، ويبلغ عدد هذه البوارجير اثنتين وعشرين وحدة ، وهذا بالطبع إلى جانب فتحات أخرى تم تصميمها في جدران المحلات لاتاحة الفرصة لأصحابها لتركيب أجهزة التكييف الكهربائية الحديثة .  
وتم كذلك اعداد مواقف خاصة للسيارات تتسع في مجموعها لحوالي أربعمائة سيارة في وقت واحد .

#### ٢ - سوق الخضار والفاكهة :

كما قامت البلدية بإنشاء سوق خاص للخضار والفاكهة في المنطقة القريبة من السوق المركزي على مساحة تقدر بحوالي اثنين وأربعين ألف قدم مربع ، ويضم هذا السوق ١٢٠ محلا مساحة كل منها ١٦ مترا مربعا ، وجميعها مزود من الداخل بأحواض للفصل والمرافق الضرورية وأمام كل منها أقيمت منصة لمرض الخضار والفاكهة ، كما أعد موقف يتسع لحوالي ستمائة سيارة .  
وتقدر التكاليف الاجمالية لهذا المرفق بحوالي ستة ملايين درهم .

#### ٣ - سوق الاسماك :

ويالقرب من سوق الخضار والفاكهة أقامت البلدية سوقا آخر للأسماك على شاطئه الخور مباشرة حتى تتمكن مراكب وسفن الصيد من الرسو وتفرغ حمولتها من الاسماك إلى داخل السوق الذي يضم ٢٢ محلا معدة على أحدث النظم الصحية ، ومزودة من الداخل بالمياه والمرافق . وتقدر تكاليف إنشائه بحوالي ٨٠٠.٠٠٠ درهم .

#### ٤ - سوق اللحوم :

ويقع على امتداد سوق الاسماك في المنطقة المطلة على شاطئه الخور ويضم ١٨ محلا ، كلها مزودة بالمرافق الصحية اللازمة . وقد بلغت تكاليف إنشائه حوالي نصف مليون درهم . ويبلغ طول هذا السوق وسوق الاسماك مجتمعين معا مائة وخمسين مترا وعرضهما ستة أمتار ، ولهما موقف سيارات يتسع لحوالي ١١٠ سيارة .

#### ٥ - معرض اكسيو :

ولأهمية المعارض الدولية والمحلية الدائمة وأثرها الواضح في خدمة الحركة التجارية وتنشيطها ، تحرص البلدية على تشجيع الهيئات والمؤسسات المختصة في هذا الحقل ، ولا تتردد في تقديم كل التسهيلات التي تمكنها من أداء هذه الوظيفة الحيوية على الوجه الأمثل .

وقد قدمت بالفعل لشركة ادارة المعارض الدوائية « اكسبو » التي رغبت في اقامة معرض دائم لها في الشارقة قطعة أرض بالمجان في وسط المدينة، مملوحتها ٦٧,٠٠٠ قدم مربع .  
وقد بالشرت الشركة نشاطها ابتداء من عام ١٩٧٧ م ، وتقدم كل عام أكثر من معرض تحاول من خلاله عرض أحدث المنتجات الصناعية لكبريات الشركات والمؤسسات الصناعية العالمية ، كما تعمل أيضا على تعريف التجار ورجال الأعمال بعضهم ببعض والسماح لهم بعقد الصفقات فيما بينهم .

### القطاع السياحي والترويجي في مدينة الشارقة :

اهتمت الأجهزة المعنية في الشارقة بتنشيط الحركة السياحية وتوفير أهم مرافق للخدمات الترويجية التي جعلت من مدينة الشارقة منطقة جذب على امتداد كل فصول العام .

وقد جاء هذا الاهتمام ممثلا في التحرك على محورين أساسيين :أولهما : توجيه رعاية خاصة للمواقع التي تتميز بمقوماتها السياحية الفريدة  
ثانيهما : العمل على توفير أحسن وسائل للخدمة للزائرين والمقيمين على السواء والتي بتصديدها في المقام الأول لنشاء عدد من الفنادق ذات المستوى العالمي الارتفاع والتي أصبحت مدينة الشارقة تضم ثلاثة عشر فندقا يقدر عدد غرفها بحوالي ٢٥٠٠ غرفة .  
ومن أهم ولجمل المرافق السياحية والترويجية التي تم نشأتها في مدينة الشارقة ما يلي :

#### (١) منتزه الجزيرة :

وهو من أهم مشاريع المرافق السياحية والترويجية التي قامت البلدية بإنشائها ، وقد أقيم هذا المنتزه الذي افتتح في عام ١٩٧٩ على مساحة تقدر بحوالي مائة الف متر مربع داخل بحيرة خالد الاصطناعية بجوار جسر الشارقة - لخان الكبير في مواجهة سوق الشارقة المركزي ويتكالف لجماليته وصلت إلى حوالي خمسين مليون درهم .  
ويضم هذا المنتزه ملاهي كاملة للأطفال وحمامين للسباحة أحدهما للكبار والثاني للأطفال ، كما يضم بحيرة للطيور المائية ، يصب فيها شلال تنحدر مياهه العذبة من فوق كهف صناعي رائع التكوين .  
وقد تمت زراعة هذا المنتزه بمجموعة ضخمة ومتنوعة من الأشجار والزهور والنباتات للزينة التي تغطي كل مساحته تقريبا .  
كما يضم المنتزه أيضا مطعما وكافتيريا لتقديم الوجبات الكاملة والخفيفة للمرتدين عليه مقابل أسعار معتدلة للغاية .  
وأمام البرية الرئيسية لهذا المنتزه أعتد البلدية موقفا للسيارات يتسع للاستئانة سيارة في وقت واحد .  
ولعل أكثر المؤثرات تأكيداً على مدى ما يسم به هذا المرفق في توفير الخدمات الترويجية للسكان اقبالهم الهائل في التردد عليه خلال فترات تشغيله التي تمتد يوميا من الساعة الرابعة بعد الظهر وحتى العاشرة مساء والتي تستمر طوال اليوم من العاشرة صباحا وحتى العاشرة مساء أيام العطلات والأعياد الرسمية ، كما خصصت للبلدية يوم الاثنين من كل اسبوع لزيارات النساء حفاظا على تقاليد المجتمع العربي المسلم .  
ويبلغ معدل عدد الذين يترددون يوميا على هذا المنتزه حوالي ألفي شخص في الأيام العادية وحوالي عشرين ألفا أيام العطلات والأعياد والأجازات الرسمية .

#### ( ٢ ) المقهى الشعبي :

ولذا كان التوجه إلى الحدائق والمعاصرة عنصرا هاما في تخطيط مرافق الخدمات الترويجية ، فإن الارتباط بثرات البيئة ومواصله احياها تقاليدها العريقة يجب أن يأخذ هو الآخر مكانته في أذهان المشرفين على تخطيط وتنفيذ هذه المرافق ، فالانسان - أي انسان - مجبول دائما بطبعه وجزءه إلى الميل والإعزاز بكل ما يتعلق بأمضى أسلافه ، لأن الاحساس بهذه القيمة الاجتماعية هو الذي يغطي المر شعورا حقيقيا بتميز شخصيته وهويته القومية وكان هذا المعنى واضحا منذ البداية لدى المسؤولين في البلدية عن تخطيط برامج الخدمات الترفيهية على النمط الخليجي التقليدي كالبنادي البحرية وأندية سباق القوارب والصيد والسباحة ومساحات العروض الشعبية الخ .  
ومن بينها وأكثرها أصالة « المقهى الشعبي » الذي أنشأته البلدية على شاطئ بحيرة خالد الاصطناعية وراعت في تصميمه وطرأه أن يأتي في كل تفاصيله صورة طبق الأصل من المقاهي التقليدية التي كانت سائدة في المنطقة في عصر ما قبل النفط .  
وقد لاقى هذا المقهى الشعبي اقبالا متقطع التطوير من جانب المواطنين على اختلاف مستوياتهم وأعمارهم ، ويل ومن الكثيرون من أفراد وعائلات الجاليات الوافدة أيضا . ولا يكاد الزلزال لهذا المقهى يجد مقعدا خاليا الا يشق الاتساق أثناء فترة تشغيله التي تبدأ يوميا من وقت الأصيل وتمتد حتى ساعات متأخرة من الليل رغم وجود أكثر من خمسمائة مقعد منتشرة على ساحته الشاسعة . وفي هذا المقهى تقدم المشروبات التقليدية والأكلات الشعبية الخفيفة بنفس الطريقة وفي نفس الأوعية التي كانت تقدم في الماضي .  
وقد شجع نجاح هذه التجربة المسؤولين في البلدية على التفكير في تميمها في أكثر من موقع من الوجهات البحرية في المدينة .

### ٣) كورنيش البحيرة :

واستغلالاً للواجهات البحرية في تحويلها إلى أماكن ترويقه وترفيه لسكان المدينة ، قلعت البلدية ببناء كورنيش على شاطئه بحيرة خالد الأسطناحية . يحيط بها في معظم جوانبها بطول يبلغ ١٧٠٠٠ قدم وزينته بعدد كبير من مقاعد الجلوس الثابتة ، وأعمدة الأضواء الحديثة .. وأصبح هذا الكورنيش الآن ملقبي العديد من العائلات والأفراد الذين يقفون إليه زرافات ووجداناً بعد غروب شمس كل يوم لتضاء سهرات ممتعة ينقونها في السمر والمرح ، بينما ينطلق أطفالهم على طول ساحل الكورنيش المسور بسياج معدني يحميهم من خطر الانزلاق إلى داخل مياه البحيرة ، بفرضون طاقاتهم في ممارسة هواياتهم المفضلة في الجري ولالعاب والأهر الأبرى .

### ٤) كورنيش الخليج :

وفي إطار استثمار الواجهات البحرية أيضا ، وعلى امتداد شريط ساحلي يبلغ طوله حوالي ٢٤٨٦٤ قدما إلى حوالي ثمانية كيلو مترات في المنطقة الواقعة على شاطئ الخليج بين لمرعة صجمان وسوق الشارقة المركزي أقامت البلدية كورنيشا آخر ، مزدوج الطريق ، أحاطت كل جانبه المطل على المياه بسور مبني من الحجر ل حمايته من طغيان لمواج الخليج وتنقيها أثناء اصطحابها ، كما زودت البلدية هذا الكورنيش أيضا بأعمدة الأضواء الحديثة ومقاعد مريحة للجلوس ، وعدد من المراعي البحرية لهواة القوارب الصيفية . وقد أصبح هذا الكورنيش الجميل بشريطه الساحلي الهادئ يستخدم الآن كحديقة للجماهير أثناء النهار ، خاصة أيام العطلات التي يكثر فيها زحام القادمين إليه ، كما تقصد الأعداد الغفيرة من سكان المدينة كل يوم ابتداء من وقت الأصيل وحتى ساعة متأخرة من الليل ، حيث يطيب السمر والسهر وينعم الجميع ما لاقيه طول يومهم من هوم الحياة وعناء العمل . وعلى امتداد هذا الكورنيش أيضا أقيم عدد من الأندية وعدد آخر من فنادق الدرجة الأولى التي تضم شرفات ذات صالات فضيحة تطل على البحر مباشرة تستقبل فيها - إلى جانب نزلائها جموعا أخرى من سكان المدينة الذي يرضون في الترويح عن أنفسهم بقضاء أوقات فراغهم في مثل هذا الأماكن الاستراطية وبمناسبة الحديث عن هذا النوع من فنادق الدرجة الأولى التي تضم أماكن للترويح والترفيه تجدر الإشارة إلى أن هنالك مجموعة أخرى من هذه الفنادق تنتشر على معظم الواجهات البحرية في مدينة الشارقة « الكارترن - المريدان - الهولنديان - ماربيلا الخ .. » .

### ٥) شاليهات الحمرة :

وشاليهات منطقة الحمرة التي تقع على بعد خمسة وعشرين كيلو مترا من الشمال الشرقي لمدينة الشارقة ، مشروع جديد آخر من المشروعات التي تحاول بها البلدية استغلال الواجهات البحرية لتوفير أنسب المواقع الصالحة لإقامة مرافق الخدمات السياحية والترفيهية .

وقد تم اختيار موقع هذه الشاليهات في منطقة الحمرة بالذات ، نظرا لما يتمتع به شاطئه هذه المنطقة من هدوء ساحر وتدرج في ساحله وصفاء مياهه ونظافة ونعومة رماله .

ويبلغ عدد الشاليهات التي قامت البلدية ببنائها حتى نهاية عام ١٩٨٢ على امتداد هذا الشاطئ ١٢٢ شاليها تتنوع من حيث حجمها وتصميمها بين ثلاث مجموعات مختلفة :

- المجموعة الأولى تضم أربعين شاليها ، كل منها مكون من طابقين : الطابق الأرضي يحتوي على جراج ، بينما يحتوي الطابق الثاني على غرفة وحمام ومطبخ .. وقد تم تحديد الإيجار السنوي للشاليه من هذا النوع بمبلغ خمسة آلاف درهم .
  - المجموعة الثانية وتتألف من عشرة شاليهات ذات طابق واحد ، مكون من غرفة وصالة ومطبخ وحمام والإيجار السنوي للشاليه من هذا النوع ستة آلاف درهم .
  - المجموعة الثالثة وعدد شاليهاتها اثنتان وسبعون شاليها ذات طابق واحد ، مكون من غرفتين وصالة وجراج ومطبخ وحمام والإيجار السنوي لهذا النوع من الشاليهات هو ثمانية آلاف درهم .
- وتعتبر هذه القيمة الإيجارية مردودا رمزيا ، إذا قيس بقيمة تكاليفها الفعلية ، وذلك حتى تشجع وتتيح الفرصة لأكثر عدد من الجمهور للاستمتاع بهذا المرفق اللهيبي من مرافق الخدمات للترفيهية والسياحية الهامة .

### ٦) مساحة البرولة :

وعلى سطح مستطيل تبلغ مساحته الكلية ٥٢٦٤٠٠ قدم مربع وقع بين شارعين رئيسيين من أهم شوارع مدينة الشارقة ، هما شارع الزهراء وشارع المروية أنشأت البلدية ساحة شعبية عامة أطلقت عليها اسم « ساحة البرولة » نسبة إلى اسم هذه الشجرة التي تعد من أبرز المعالم التاريخية والاجتماعية في حياة سكان مدينة الشارقة ، حيث كانت فيما مضى وعلى امتداد حوالي مائتي عام وحتى سقطت ثقافتها في شهر أغسطس ١٩٧٨ ، تغطي بأغصانها ساحة فضيحة يتخذها السكان منتدى أدبيا لهم ، ومكانا يقام عليه مهرجان شعبي كبير ومعد مرتين في كل عام ، يقدم الشباب خلاله عروضاً راقصة مصحوبة بالموسيقى التقليدية ويتم أقتناءه اختيار كل منهم لشريك حياته . وقد استهدفت البلدية بإنشاء هذه الساحة استمرار الوظيفة الاجتماعية والترفيهية التي كانت تؤديها من قبل ساحة شجرة البرولة

القديمه ، وهي أن تظل مكانا للاحتفالات والمهرجانات الشعبية ، ومتفصلا ترويحيا يؤمه الجميع في أي وقت من ساعات الاصلائل والامسيات للاستمتاع بالجو البريء والاستجمام النفسي المريح .  
وقد زودت البلدية هذه المساحة بالاصعدة الكهرتريكية التي تخمرها بالضوء المناسب في كل مكان منها ، كما قامت ببناء مدرجات مريحة للجلوس تحيط بهذه المساحة من كل جوانبها ، على غرار المساحات الاغريقية القديمة وتمت زراعة جوانبها الأربعة بأشجار الرولة وأزهار الزينة الجميلة .

#### (٧) قاعة المزيقياء :

وهي مبنى مستقل متكامل ، يتصل بالمبنى الرئيسي لمقر البلدية ويحتوي على مسرح كبير تتسع صالته لحوالي ألف مقعد ، وهذا المسرح مزود بكل وسائل العرض الحديثة .  
والى جانب استخدام هذه القاعة كمسكن لعقد المؤتمرات والقاء المحاضرات وإقامة الندوات الثقافية المتنوعة ، تقدم على خشبتها المسرحية العديد من العروض الفنية والحفلات الترفيهية التي تسهم في خلق مناخ ترويحوي تتاح فيه لسكان المدينة وسكان المدن المجاورة على مستوى الدولة فرصة الاستمتاع ببعض ألوان الترفيه الراقية ، كما تحرص البلدية في نفس الوقت على تلبية رغبات الجاليات الأجنبية من سكان المدينة في استخدام هذه القاعة لتقديم عروض فنية أو حفلات ترفيهية خاصة بهم ، باعتبار أن هذه الجاليات قد أصبحت تشكل جزءا من مجتمع المدينة ، ومن واجب البلدية أن توفر لها هي الأخرى فرصة الاستمتاع بوسائل الترفيه والترفيه المشروعة .

#### (٨) دور السينما والمسرح :

ولما كان للسينما والمسرح دور أساسي ومباشر في عملية الترفيه والترفيه ، إلى جانب رسالتها - بالطبع - في عملية التنشيط والتربية فإن البلدية تحرص أشد الحرص على تشجيع إقامة هذه المؤسسات وزيادة أعدادها في تطلق ما تتطلبه احتياجات السكان من هذه الوسائل الترويحية .

ويمثل هذا التشجيع في منح البلدية الأرض لكل من يرغب في بناء مثل هذه المؤسسات ، دون مقابل في معظم الأحيان ويساعدا رمزية في أحيان أخرى ، وإعطائها كذلك أو أية ضرائب أو أية أعباء مالية أخرى ، فيما عدا رسوم رمزية لا تكاد تذكر .  
وقد أدت هذه السياسة التشجيعية إلى ارتفاع عدد دور السينما في مدينة الشارقة من دار واحدة فقط في عام ١٩٧٤ إلى ست دور عرض سينمائي حتى نهاية عام ١٩٨٢ ، أي بمعدل دار سينما لكل عشرين ألف نسمة تقريبا من سكان المدينة .  
لما القطاع المسرحي في مدينة الشارقة ، وهو جزء هام من قطاع الخدمات الترفيهية والترويحية والتنشيطية . فقد أصبح يضم الآن أكثر من مؤسسة متخصصة ، توفر لها البلدية العديد من التسهيلات والخدمات إلى جانب ما تحصل عليه في الأصل من مساعدات تمنحها لها وزارة الاعلام والثقافة الاتحادية في الدولة ، ومن أبرزها وأكثرها نشاطا « مسرح الشارقة الوطني » « مسرح خالد الشنمهي » .

#### (٩) النوادي الرياضية والاجتماعية :

ولهذه المؤسسات أيضا دور في عملية الترويح والترفيه باعتبارها أماكن تجمعات عامة يقصد إليها الكثيرون طلبا للاستجمام والراحة وممارسة الهوايات المختلفة وقضاء أوقات الفراغ في جو اجتماعي منطلق تسوده مناظر البهجة والمرح التي تخفف عن المرء ما يلقاه طوال يومه من عناء وثقل الحياة الرتيبة المملة .

ويأتي دور البلدية في تشجيع إقامة هذه النوادي وتوفير كل التسهيلات والخدمات اللازمة لها ابتداء من منح الأرض لها جميعا بالمجان ، وحتى تحمل كل نفقات إنشاء وتجهيز معظمها على حساب البلدية .

وقد أمر هذا التشجيع وجود اثني عشر ناديا في مدينة الشارقة حتى نهاية عام ١٩٨٢ بما في ذلك النوادي الخاصة ببعض الجاليات الواردة من سكان المدينة .

#### (١٠) خدمات النظافة والصحة العامة :

وهذا جانب هام من الجوانب الأساسية التي توليها البلدية الكثير من عنايتها وجهودها الدائمة والتي تضاعف حجمها يوما بعد آخر نتيجة التوسع المستمر في الامتداد العمراني افتيا ورأسيا وما يصاحب ذلك من نمو مضطرد في عدد سكان المدينة وارتفاع مستواهم الاجتماعي والمعيشي .

ويؤم قسم الصحة في البلدية وقسم الأشغال العامة ، وهما من الأقسام الرئيسية في هذا الجهاز بتحمل مسؤوليات تنفيذ هذه الخدمات والتي تتلخص بصفة عامة في الأعباء التالية :

- التفويض الصحي على الفنادق والمطاعم ومحلات السوبر ماركات ومخازن المواد الغذائية والبقالات ويخص المواد الغذائية الواردة إلى المطار والموتلى قبل دخولها إلى البلاد ، وإصدار البطاقات والشهادات الصحية ، ودفن جثث الموتى التي يبلغ بها حجم الصحة من المستشفيات .

- كنس وتنظيف الشوارع العامة والداخلية وسحب المياه من مختلف المناطق . ورش جميع الأحياء حسب جدول زمني محدد ، والقضاء على الحيوانات الضارة من كلاب وقطران الخ ..  
- مراقبة والإشراف على ذبح الأغنام والماشية بجميع أنواعها للتأكد من خلوها من الأمراض المعدية وسلامتها للاستهلاك البشري .

#### - مقصب الشارقة المركزي :

وَضَمَانًا لِذَبْحِ الْأَغْنَامِ وَالْمَوَاشِي بِطَرِيقَةٍ صَحِيحَةٍ وَأَمْنَةٍ وَالْكَثِيفِ الطَّبِيعِيِّ عَلَيْهَا ، وَتَجْنِبًا لِفَوْضَى ذَبْحِ هَذِهِ الْحَيَوَانَاتِ فِي أَمَاكِنَ مُخْتَلِفَةٍ مِنَ الْمَدِينَةِ وَمَا يُمْكِنُ أَنْ تَسَبِّبَهُ مَخْلَقَاتُهَا مِنْ لِنْتِشَارِ الْقَذَازِرَاتِ وَتَلَوُّثِ الْبِيئَةِ ... أُنْشِئَتْ لِلْبَلَدِيَةِ مَقْصَبًا حَدِيثًا نَصَفَ الْيَمَنِ ، أُقِيمَ عَلَى مَسَاحَةِ كَلْبَةٍ قَدَرَهَا ١٠٥٠٧٣٥ قَدَمَا مَرِيعًا تَمَّ تَشْغِيلُهُ فِي شَهْرِ يَوَايُورِ مِنْ عَامِ ١٩٧٩ م .. وَهُوَ مَزُودٌ بِأَحَدِثِ أَجْهَازِ ذَبْحِ وَسُلْخِ الْمَاشِيَةِ . وَيَبْدَأُ الْعَمَلُ الْيَوْمِيُّ فِي هَذَا الْمَقْصَبِ مِنَ السَّاعَةِ الرَّابِعَةِ صَبَاحًا وَحَتَّى الثَّلَاثَةِ مَسَاءً وَيَبْلُغُ مَتَوَسِّطُ عِدَدِ الذَّبَائِحِ حَوْلِي ١٢٠ ذَبِيحَةً يَوْمِيًا . وَتَمَّ عَمَلِيَةُ الذَّبْحِ وَالسُّلْخِ فِي هَذَا الْمَقْصَبِ مَقَابِلَ رَسْمِ رَمْزِيَةِ تَنَرُوحَ بَيْنَ دَرْهَمَيْنِ وَعَشْرَةِ دَرَاهِمٍ عَنْ كُلِّ رَأْسٍ .

#### وبعد :

وبعد فهذه دراسة سريعة لمدينة الشارقة ، عاصمة إمارة الشارقة لشتملت على أهم ملامحها ومعالمها البارزة عمرانيا واقتصاديا واجتماعيا .







## التهيئة العمرانية في تونس إلهامها ومحفومها

لكتؤور/ محمد الباهى

### مفهوم التهيئة العمرانية العام :

يقصد بالتهيئة العمرانية ( أو التخطيط العمراني ) للتراب في أغلب الحالات . الفن أو العلم أو ان شئنا أيضا المنهج الذي تتم بمقتضاه تهيئة تراب البلاد من أجل توزيع البشر والموارد توزيعا جغرافيا محكما .  
إن التهيئة العمرانية غالبا ما تعتمد على معطيات التخطيط الاجتماعي والاقتصادي المشتمل على جملة من القرارات والتوجيهات التي ترسم برامج التنمية على الصعيد الجهوي والوطني والإقليمي .  
وتخول دراسة التهيئة العمرانية المدعمة بمعطيات التخطيط الاقتصادي والاجتماعي التعرف على الوظائف للصناعية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية في الحاضر والمستقبل .

ويثبت التخطيط العمراني على الأرض مقررات التخطيط الاقتصادي والاجتماعي ويربطها بآجال التنفيذ وتكون العلاقة بين المنهجين علاقة تكامل تمكن من انجاز برامج التهيئة الشاملة للأجل القصير والمتوسط . أما التخطيط لأجل البعيد ( ٢٠ سنة ) فهو التخطيط للترابي الذي يضبط ترقعات استغلال الأرض ويحصر موطن الاستيطان البشري « للأجل البعيد » حسب خطة شاملة للتنمية .  
والتهيئة ليست كما تصورها البعض تهيئة الفضاءات ، أو ذر النشاطات على تراب البلاد بقدر ما هي مخطط متناسق للإنتاج وتوزيعه واستهلاكه وتبادل على كل المستويات داخل شبكة للتجمعات السكنية خاصة تضمن مسيرة النمو وتحقق الانسجام مع معطيات التهيئة الاجتماعية والاقتصادية في إطار سياسي ديناميكي .

بعد أن حددنا الإطار العام لمفهوم التهيئة نستطرق إلى محاولة دراسة تطبيق هذا المفهوم في مخططات التهيئة العمرانية في دراسة حالة ، ونختار البلاد التونسية لوفرة المعطيات الضرورية للدراسة ومسهولة استعمالها . نبدا في الباب الأول ، بحثنا بالعرض إلى تاريخ نشأة فكرة التهيئة العمرانية في تونس ويجرنا البحث في تاريخ تطور فكرة التهيئة إلى بسط طرق التخطيط الاقتصادي والاجتماعي المتممة ومقدار ارتباطها بأمتة التهيئة العمرانية ، ثم ننظر في طور ثان . في مراحل التهيئة العمرانية وما تعرضت له من عراقيل وتشتيعات ونختم هذا الباب بالنظر في تأثير الأفكار الموروثة والمجدثة في احضار مخططات التهيئة .

ونحاول في الباب الثاني التعرف بأدوات التهيئة المستعملة بتونس ونبدأ أولا بمعرفة التيارات الخارجية التي أثرت في رسم أدوات التهيئة ثم نمر إلى بسط قوانين التهيئة المستعملة : المجلات العمرانية بقياس مدى تماثلها مع الواقع ونختم بتحليل بعض دراسات التهيئة وخاصة منها دراسات سنة ١٩٧٣ م وسنة ١٩٨٥ م .

في طور ثالث نهتم بالنظر في نتائج مخططات التهيئة العمرانية متساكين عن مدى تأثيرها في التوازن وعن مدى انسجامها مع مخططات التهيئة الاقتصادية والاجتماعية ، وهل يمكن اعتمادها في التخطيط الترابي للأمد البعيد ؟ هذه كلها تساؤلات تستحق الجواب .

### أ - تاريخ نشأة فكرة التهيئة العمرانية بتونس :

- (١) طريقة التخطيط الاقتصادي والاجتماعي .
- (٢) التفكير في التهيئة العمرانية : مراحلها وإنجازاتها .
- (٣) الأفكار الموروثة والطرق الجديدة في التهيئة .

### ( ١ ) طريقة التخطيط الاقتصادي والاجتماعي المتممة وأهم أطوار التخطيط :

مرت سياسة التخطيط الاجتماعي والاقتصادي خمسين فترات :

( أ ) فترة الحرية الاقتصادية وتمتد من السنوات الأولى من الاستقلال إلى سنة ١٩٦١ .

ب) الخطة العشرية ٧١/٧٢ وتمتاز بتدخل الدولة في الاقتصاد وإقرار مبدأ التضامن في كل القطاعات .

ج) المخطط الرابع والاربعون إلى الحرية الاقتصادية مع الإبقاء على قطاع عام تحت نظر الدولة .

د) المخطط الخامس ١٩٨١/٧٨ ، والإنعاش في التآثر بنظريات المذهب « الحر الحديث » في الاقتصاد وإستفحال عدم التوازن بين القطاعات والجهات ، ويبحث مخططات التنمية الترابية من أجل خلق موطئ الشغل بالريف والتقليل من مغفول ظاهرة النزوح .

هـ) المخطط السادس ٨٦/٨٢ ، يتأدى الاقتصاد متأثراً بنظرية الحرية الاقتصادية وتتميز طرق استغلال رأس المال الخاص والخارجي ويبحث مشاريع كبرى ، وتشجع مخططات التنمية الريفية المنمنجة التي لم يحصل نجاحها في المخططات الجهوية للتنمية .

## ٢ التفكير في التنمية العمرانية ، ومراحلها ونجاحاتها :

اتجهت عناية الممثلين في السنوات الأولى من الاستقلال إلى إقامة مخططات التنمية الاقتصادية والاجتماعية دون ربطها بمخطط شامل للتنمية الترابية ولم تظهر فكرة التنمية العمرانية إلا في أواخر الستينات لما أحدثت بكتلة الدولة للأشغال العمومية والإسكان إدارة البناء والسكن والتنمية العمرانية .

نستطيع القول ، انطلاقاً من هذا التاريخ ، ان لنتائج التنمية العمرانية مرت بخمس مراحل تتميز كل مرحلة منها بنوع من الإنتاج « الدراسات » ترتبط مباشرة بنظريات أصحاب القرار .

أ) في السنوات من ٧٠/٧٠ كانت التنمية العمرانية من مشمولات إدارة البناء والإسكان والتنمية العمرانية بكتلة الدولة للأشغال العمومية والإسكان ، واشتهرت هذه المرحلة الأولى بدراسة « التنمية العمرانية » بحث ولفظي ، وهي عبارة عن جملة من الوثائق والمستندات الإحصائية والرسوم والخرائط البيانية المتعلقة بالاطار المادي والبشري للمدن التونسية ويظهر المنهج المتوخى في الدراسة متأثراً بالنظرية التقليدية في معالجة الفضاء ، أي مدرسة التعمير الوظيفية .

ب) في السنوات من ١٩٧٣/٧٠ انتقلت إدارة التنمية العمرانية إلى وزارة الاقتصادي الوطني . في هذه الفترة اقتربت أعمال التنمية العمرانية من أدوات التخطيط الاقتصادي والاجتماعي وظهرت آثار هذا التقارب جلية في الدراسات المنجزة ونخص بالذكر منها دراسة العمران والتنمية ( المدن والتنمية ) للهيكل العمراني التونسي وقامت بهذه الدراسة فرقة من الجامعيين والخبراء ونفلب عليها نظرية الجغرافيين والاقتصاديين المخططين .

ج) ثم رجعت إدارة التنمية العمرانية من سنة ١٩٧٤/١٩٨٥ إلى وزارة للتجهيز ، ورجع العمل بطرق التخطيط التقليدية فمن سنة ١٩٧٤ إلى سنة ١٩٨٤ تم إحضار العديد من الأمثلة لتهيئة المدن ، أمثلة تنفتح على النظرة الشاملة ويعوزها التنسيق مع المخططات المسطرة والأجهزة المشرفة على الاتجاز واعتمدت هذه الأمثلة على تركيبها على مجلة معمارية تتر مناهج التخطيط القديمة ولا تعتبر التيارات الجديدة العصرية للدراسات التخطيطية .

لكن تجدر الإشارة إلى الدراسة الشاملة التي أحضرها الإدارة العامة للتنمية العمرانية في سنة ١٩٨٥ والمعروفة « بالمثال العام لتهيئة التراب » ومن مزايا هذه الدراسة انها حاولت التركيز على أهمية التنمية الجهوية وأسدرت دراسات حول التهيئة خاصة بكل جهات الجمهورية ، كما أدخلت فكرة البعد الاقليمي للتنمية وربطت بعض المعطيات بفكرة التكامل ، على النطاق المغربي ، المناطق الحدودية التونسية الجزائرية . كما أشارت في منهجها على اتباعها طريقة التشاور والاستشارة والتشريك مع العودة دائماً إلى المعطيات لآرائها وتحديد مدلولها .

رجعت في شهر سبتمبر من سنة ١٩٨٥ إدارة التنمية العمرانية إلى وزارة للتخطيط وأصبحت وثيقة الارتباط بالمندوبية العامة للتنمية الجهوية ( المحدث سنة ١٩٨٠ ) مما يشر بمزيد للتنسيق بين مخططات التنمية العمرانية القائمة والمخططات الاقتصادية والاجتماعية للبلاد ، مع التفكير بأن المخطط السابع الاقتصادي والاجتماعي بدأ التحضير له والمرجو هو التنسيق بين الخططين ، وسبق الأحداث باستعمال صندوق التدخل ( المتوفر لدى هذه الإدارة الجديدة ) في اللحظ على بحث المشاريع داخل سياسة للتوازن الجهوي واضحة المعالم .

## ٣ الأفكار الموروثة والطرق الجديدة :

يخضع الإنتاج في ميدان التهيئة إلى أفكار وقوانين منها الموروث ومنها المحدث ومعرفتها ضرورية لتحديد محتوى الدراسات وتقييم أبعادها فمن الأفكار أو المدارس الموروثة والمؤثرة نذكر :

توصيات ميثاق التعمير في المستعمرات لسنة ١٩٣١ م وهو الذي كرس طريقة في التخطيط للمدن القديمة والجديدة في المستعمرات وأقر الفصل بين المدينة التاريخية الأصلية Ville Indigène والمدينة الاستعمارية « الأوروبية » Ville Européenne وأتى بقواعد وظيفية هندسية وعصرية معروفة في استعمالها للفضاء .

★ في الحقيقة قبل أن يتم تحويل إدارة للتنمية إلى وزارة الاقتصاد ، انتقلت إلى وزارة أحدثت في سنة ١٩٧٠ ولم تمر طويلاً ونقص بها وزارة السبلحة والتنمية العمرانية .

وهناك أيضا ميثاق أثينا لسنة ١٩٣٣ م المنبثق عن مؤتمر الهندسة المعمارية الحديثة بأثينا ، والذي لعب فيه كيريزياري *Corbuser* الدور الرئيسي أي كرس أفكار وطرق المنهج التوظيفي التفعلي في معالجة الفضاء وفي تخطيط المدن .  
صدرت المجلة المعمارية لسنة ١٩٤٣ أنت مدعمة بأفكار ومناهج المرممين السابقين وبقيت مارية المفعول في مبادئ الاستقلال إلى أن صدرت في سنة ١٩٧٩ المجلة للمعمارية الجديدة وهي لا تحتوي على تغييرات تذكر بالنسبة لمجلة سنة ١٩٣٤ .  
انما تجدر الإشارة إلى صدور بعض القوانين وإحداث بعض المؤسسات التي كان لها أثر ملحوظ في عمليات التصميم والتهيئة الترابية .

ثم في سنة ١٩٧٢ بحث اقليم تونس وهي إدارة تابعة لوزارة الداخلية ولولاية تونس وتعنى بالتنسيق بين كل الأجهزة المعنية بتوظيف الفضاءات واستغلال الأرض في ولاية تونس ثم بعد تقسيم تونس إلى ثلاث ولايات صارت تهتم بولايات تونس واربانة وبنعروس .  
في سنة ١٩٧٣ بعثت ثلاث وكالات عقارية مهمتها تسهيل عملية تهيئة الأرض من أجل للتشكلات السكنية والصناعية والسياحية وهي الوكالة العقارية للسكن والوكالة المقارية الصناعية للتنمية الجهوية وخولت لها صلاحيات تمكنها من التدخل في التخطيط الجهوي من أجل التنمية .

وفي سنة ١٩٨٣ صدر قانون لحماية الأراضي الفلاحية من زحف التعمير . وتمثل هذه القوانين والمؤسسات بعض أدوات التهيئة المستعملة ويمكن أن نضيف إليها قانون ١١ أغسطس ١٩٧٦ للتقزاع من أجل المصلحة العامة لاستعماله الكثيرة عند القيام بتحديد مناطق التدخل العمرانية .

#### ب - أدوات التهيئة المستعملة في تونس :

- ١) بعض التيارات والمدارس الخارجية المؤثرة
- ٢) أهم قوانين التهيئة من أجل تنظيم الفضاء .
- ٣) بعض دراسات التهيئة .

#### ١) التيارات والمدارس الخارجية المؤثرة :

تأثرت فكرة التهيئة والتخطيط الترابي بالعديد من التيارات الخارجية تحت عوامل شتى كالتيكروين والنقل عن الآخرين وواقع التنمية الفكرية والثقافية وتمتعهم بتقسيم أهم التيارات إلى ثلاثة محاور يطابق كل واحد منها جيل من الفنين :

أ) التعمير التركيبي :  
تأثر جيل ما قبل الاستقلال إلى الستينات ، على قلته ، بما يسمى بالتعمير التركيبي ، ويعتمد على تقسيم التراب إلى مناطق وتوظيف الفضاءات ويلجأ في تبنيه إلى استعمال الرسوم والأملّة .

وإذا هذه الصورة رسوخا الانتاج الممراني الداخلي والخارجي وتدرج في هذا الصيل :

- الأنكسار والأنماط المدنية المقترحة في الثلاثينات .
- طريقة إعادة بناء المدن المتضررة بمفعول الحرب العالمية الثانية .
- المخططات للمدن الانجليزية الجديدة ١٩٥٠ .
- الوحدات السكنية الشعبية الكبرى بفرنسا ١٩٦٠/٥٥ .
- الاحياء الأوروبية من مدن المالم الثالث .

ب) طرق التخطيط الاقتصادي :

التخطيط الاقتصادي ويعرف أيضا بالتخطيط الاستراتيجي ويمتد من ٦٥/ إلى ١٩٧٥ تقريبا وهي طريقة في التهيئة العمرانية والتعمير تعتمد على مناهج الاقتصاديين وتستعمل الطرق الكمية في معالجتها للمعطيات وتكثر من استعمال النماذج الحسابية ، أنت هذه الطريقة لمحاولة معالجة آثار النمو الاقتصادي المطرد على المدن في البلاد المتقدمة ، وفي تونس اعتمدت هذه الطريقة في احضار دراسة ١٩٧٣ .

وأتت أزمة ١٩٧٣ لاقتصاديات المجتمعات المتقدمة وخاصة في أوروبا تظهر الضعف المنهجي لطريقة التخطيط الاستراتيجي في معالجة التخطيط الترابي .

#### ج ( التخطيط من أجل المواطن وبمشاركته :

أتت الأزمات المتعددة الجوانب ، التي تعيشها المجتمعات اليوم إلى التفكير في استنباط طرق جديدة في عمليات التهيئة العمرانية بعد أن أظهرت الطرق المباشرة التكر قصورها في السيطرة على المشاكل وفي إيجاد الحلول المناسبة لها .  
وهكذا أخذت فكرة اشتراك المعني بالأمر نفسه ( أي المستهلك ) في عمليات التهيئة تتبلور وتزداد وضوحا مع تعدد التجارب واختلافها . وكبر التماؤل حول :

- المستهلك ومدى دوره في تحسين اطار عيشه ؟
- المشاركة وفي أي اطار تتم ؟

- ما هي أسس المشاركة : الاعلام ، الأخذ بالقرارات المشاورة ، انجاز الاقتراحات ...؟

- نوعية المشاركة : أفقية ، عمودية ...؟

- تمثيل المشاركة ومعيقاتها : أسبابها وأبعادها \*

#### ٢) أهم قوانين التهيئة من أجل تنظيم الفضاء :

بعد أن لمحا إلى بعض الأفكار المؤثرة نستحسن أن نتعرف على أهم القوانين التي يحصل بمقتضاها التحكم في استغلال الأرض .

أ) من القوانين التي صدرت قبل الاستقلال :

- قانون ١٩٣٩ للانتزاع من أجل المصلحة العامة .

- أمر ١٠ سبتمبر ١٩٣٤ لتهيئة المدن .

ب) من القوانين الصادرة بعد الاستقلال :

- المجلة العمرانية قانون عدد ٤٣ لسنة ١٩٧٩ .

- قانون لبريل ١٩٧٣ الباعث للوكالات العقارية : السكنية والصناعية والمبادية .

- قانون ١٤ مايو ١٩٧٥ الضابط لكيفية وضع أمثلة للتهيئة على ذمة البلديات .

- قانون عدد ٣٤.٤ فبراير ١٩٧٦ الضابط لرخصة البناء .

- أمر ٢٨ مايو ١٩٨٠ الضابط للمعطيات التي تتكون منها الأمثلة التوجيهية للتعمير وأمثلة التهيئة العمرانية وأمثلة التهيئة

التفصيلية .

- قانون ١١ نوفمبر ١٩٨٣ المتعلق بحماية الأراضي الفلاحية - تضاف إلى هذه الأدوات التشريعية جملة من الترتيبات التكميلية .

ونمر الآن إلى التعريف بأهم نتائجنا في ميدان التهيئة العمرانية بعد أن شرحنا المناهج المؤثرة وفكرنا الأدوات التشريعية المعمدة .

#### ٣) بعض دراسات التهيئة :

تكرنا سابقاً أن التهيئة العمرانية مرت بفترات خلال كل فترة منها إنتاج - من أول ما أنتج كتاب في السنوات من ٧٠/٦٨ بمعالج

التهيئة العمرانية لشبكة المدن التونسية مستنداً إلى معطيات إحصائية ووثائق ورسوم .

وفي سنة ١٩٧٣ صدر كتاب « مدن وتطور » أو « العمران والتنمية » وثلاثة إصدار أمثلة توجيهية للتعمير وأمثلة للتهيئة

العمرانية . وأمثلة التهيئة التفضيلية خاصة بمدن كبرى ومتوسطة وصغيرة .

ومن سنة ١٩٧٧ إلى ١٩٨١ يقع التماهي في إصدار أمثلة التهيئة للمدن والقرى بكل أحجامها وتختص الفترة من ١٩٨١ إلى ١٩٨٤

بالتفرغ لاحتضار مثال التهيئة القومي العام لتراب الجمهورية التونسية .

وتكلف باحضار مثال التهيئة الجهوي لتونس الكبرى اقليم تونس وصدرت هذه للدراسة سنة ١٩٧٨ ، كما تمهت بلدية تونس

بالعمل على التفروج بأمثلة تهيئة التوارك البلدية للجهة إليها بالنظر .

وفي خضم هذا الانتاج الغزير والمتنوع يجدد بنا أفراد مكانة خاصة لدراسة « مدن وتطور » سنة ١٩٧٣ ، ودراسة الأمثال

القومية للتهيئة العمرانية لسنة ١٩٨٥ لما تكتسبه تماثيلها من بالغ الأهمية في فهم المناهج المتبعة والطرق التطبيقية المستعملة في تهيئة

تراب البلاد .

أ) دراسة « مدن وتطور » Villages et Développement ، اعتمدت على افتراضين في تقديراتها لتوجهات الشبكة العمرانية التونسية .

- الافتراض الأول ينتهي عزل الوسط عن الساحل بإقامة سدّ الزرود ومرقّ اللول وتسهيل المواصلات فيتم ربط القيروان

والقصرين بسوسة من جهة والكاف وباجة من جهة أخرى وهذا الافتراض إن تحقق يخول التوازن الجهوي .

- حسب الافتراض الثاني تبقى القيروان في عزلة عن الساحل والشمال فيزداد عدم التوازن الجهوي ويصعب الوصول إلى شبكة

متكاملة من المدن .

ب) أما دراسة سنة ١٩٨٥ المعروفة بالأمثال القومي للتهيئة العمرانية للبلاد التونسية ، فهو يعتمد في استقرائه لمستقبل المدن

وعوامل النمو على سينارييين :

- السيناريو الأول : ويمكن أن نطلق عليه سيناريو التوازن ويفترض في هذه الحالة أن تستوعب كل جهة نمواً بشرياً طبيعياً

مما يجعل المدن المتوسطة في جهتي الغرب والجنوب والمناطق الريفية تستوعب الزيادة المنتظرة في عدد السكان إلى سنة ٢٠٠١ ، وهكذا

يُكَلِّل نسبياً من نمو المدن في الجهات المشهورة بالممران المكثف في الساحل والشمال الشرقي وفي هذه الصورة يخلق شيء من التوازن

الجهوي .

- السيناريو الثاني : ويمكن أن نعرفه بسيناريو التركيز ، يحتمل في هذه الحالة أن ينزح النصف من الزيادات في سكان الريف

ومدن الغرب والجنوب إلى مناطق الشمال الشرقي والوسط الشرقي : أي بعبارة أوضح نقل مليوني نسمة في ظرف ٢٠ سنة . مما يزيد في

\* أقر مبدأ المشاركة الشعبية ميثاق فكيفر Vancouver ، في مؤتمر الموانئ المنعقد بفكيفر في مايو / يونيو ١٩٧٦ .

استفحال حالة عدم التوازن الجوهري ويصبح تراب البلاد في سنة ٢٠٠١ منقسما إلى منطقتين منطقة ساحلية علوية تمتد من بنزرت إلى صفاقس وتمسح بـ ٢٠٠٠٠ كم يغطيها ٦٧ مليون نسمة . ومنطقة داخلية تساوي مساحتها ست مرات مساحة المنطقة الأولى ، ولا يغطيها الا ٣٨٣ مليون نسمة .

#### د - مخططات التهيئة العمرانية أبعادها وحدودها :

إن أمثلة التهيئة العمرانية اذا كانت منسجمة مع معطيات التخطيط الاقتصادي والاجتماعي تعين على توزيع البشر والموارد على التراب توزيعا ممكنا وتخلق توازنا بين الجهات موفرة بذلك شبكة من المدن المتكاملة .

ولما التمتع في أمثلة التهيئة بكل أنواعها ، وفي ماسبق ذكره من حالات . يفضي إلى طرح الملحوظات التالية :

- وجود اختلال وتفكك بين اختيارات التهيئة العمرانية من جهة ومعطيات التخطيط الاقتصادي والاجتماعي من جهة أخرى .
  - فقدان للتظاهرة الشمولية والعمل داخل إطار محددة .
  - هيمنة المناهج والنظريات للنخيلة في دراسة تخطيط التراب وتهيئته .
  - عدم تماهي بعض القوانين مع الواقع والتأخير في إصدار بعضها . وعدم ملامتها للواقع .
  - عدم تطبيق للامركزية على الصعيدين للمركزي والجوهري .
- وهناك توصيات طالما نادى بها المخططون من شأنها ، ان أخذت بعين الاعتبار ، ان تجعل التهيئة العمرانية أداة فعالة في سبيل التقدم . فنذكر من بين هذه التوصيات مثلا :
- أخذ التوازن الجوهري والتوازن الطبيعي بعين الاعتبار مع الحفاظ على الموارد الطبيعية والبشرية .
  - ايجاد طريقة لاثراء المواطن في تهيئة محيطه . وذلك على كل المستويات .
  - احداث صندوق للتدخل يكون أداة التنفيذ لاتجاهات التنمية والتشجيع على جلب الاستثمارات .
  - ربط كل المعطيات بمخطط التنمية ، واحترام الاتجاهات المقررة للمدى القصير والمتوسط والتمهيد للمدى البعيد في سبيل ارساء للتخطيط الترابي من أجل التنمية العامة .
  - العمل على تحقيق اللامركزية على مستوى القرار السياسي والاداري والاختيار الصناعي والاقتصادي والتوجه الاجتماعي .
  - يجب اعتبار الدراسات من أجل التخطيط العمراني الخطوة الأولى في برنامج متكامل ومنسق لغرض التنمية . في بعض البلاد لا يمتد التخطيط العمراني ، في تطبيقه ، طور للدراسة .
  - وأخيرا ، تجد المجتمعات في ما تختار من أنواع الاستيطان البشري تعبيراً عن مكونات محيطها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي . فإذا كان محيطها متقدما ، فتجد المجتمع ولجأت العقبان وتقدم ، وإن كان محيطها مغلقا ، انكمش المجتمع ولتزلق في مناهات التدهور والتخلف . إن ادراك ما تكتسبه عملية التهيئة من أبعاد حضارية يضع البلاد في مسار التنمية المراد ويسرع بها الخطى نحو ساحل التقدم المنشود .





## النمو العمراني الحضري لمدينة تونس التناقضات وأفاق حلولها

متصرف بن الحبيب الطيشة

### المقدمة :

تشهد جل البلدان النامية منذ ما يقارب الثلاثين سنة تحضراً مريماً في المدن الكبرى وخاصة العواصم ، ومدينة تونس لم تعد عن هذه القاعدة حيث أنها عرفت منذ عدة سنوات وإلى اليوم نموا حضرياً متصاعداً نتيجة لنمو ديموغرافي في ازدياد مضطرد ونتيجة للتكاثف

المواصلات لنزوح السكان من الريف إلى المدينة . وعاصمة البلاد التونسية هي من أقدم مدن حوض البحر الأبيض المتوسط تسمح حوالي ١٣٤٥ كيلو متراً مربعاً وتمتد مع أحوالها فوق المليون و ٢٠٠ ألف نسمة نسبة الحضر فيها تفوق ٩٢.٥٠ وكثافتها الحضرية تقارب ٩٠٠٠ ساكن لكل ٢ الهكتار وتساهم منذ الاستقلال (١٩٥٦) إلى اليوم بما يفوق ٢٥٪ من مجموع النمو الحضري العام للبلاد ، ويمثل سكان تونس الحضر حوالي ٣٢٪ من مجموع السكان الحضر ببقية البلاد .

إن هذه الأرقام لتعبر بوضوح عن مدى التطور الذي عرفته المدينة منذ الاستقلال . غير أن هذا النمو الحضري السريع لم يمر دون أن يخلف الحيد من المشاكل وأن يفرز الحيد من التناقضات من أهمها :

- انحلال للنسيج العمراني القديم بالمدينة العتيقة وأرياضها .
- تطور للنسيج العمراني وتكثفه بالمدينة الحديثة .
- التوسع الترابي للمدينة على حساب الأراضي للفلاحة المحيطة .
- انتشار الأحياء العشوية ونسبتها المتزايدة في النمو الحضري للمدينة .

مجموع هذه التناقضات سنحاول تحليلها وبيان الحلول التي اعتمدها البلاد التونسية لحلها في مستوى التهيئة والتخطيط العمراني مع مناقشة هذه الحلول وأبعاد بعض الملاحظات في خصوصها .

### - انحلال النسيج العمراني بالمدينة العتيقة وأرياضها :

#### ١) الحالة التي عليها المدينة العتيقة :

قبل عشرات السنوات فقط كانت المدينة العتيقة المحاطة بسور ضخيم وذات الانحدار والاروقة الضيقة والممتلئة والمتسعة لعدة أسواق منقطعة ، تقلب التباين للماصمة تفرخ بسكانها الدائبي الحركة ، كانت المدينة روح البلاد ومركز إشعاعها الاقتصادي والاجتماعي وللثقافي وحتى السامي ...

ثم تطور كل شيء في المدينة العتيقة حتى ما عاد سكانها الأصليون يقولون بمواصلت الاستقرار فيها ، لعدم تلاؤمها مع حاجياتهم الجديدة فغادروها وهم الميسورون إلى الضواحي القريبة بحثاً عن الهدوء والهواء النقي ، عندها فقط تحولت المدينة العتيقة إلى ركن من أركان المدينة الكبيرة يجمع المتواضع من الناس ويحفظ التقديم من الأشياء ، فكانت بها الطبقة الشعبية الكناحة وكانت بها مختلف الصناعات التقليدية التي تسير نحو الانحلال بحكم تطور الحياة في الأحياء العصرية والبنىات الجديدة المتعالية .

ونتيجة لمغالاة السكان الأصليين للمدينة العتيقة وتعويضهم بنازحين من الريف ذوي الدخل الضعيف برزت إلى الوجود ظاهرة ( الوكالة ) وهو اصطلاح يطلق على المنزل الكبير الذي كان يسكنه الميسور والذي تم إيجاره إلى ضعفاء الحال بحساب غرفة لكل عائلة ولقد زادت هذه الظاهرة تقشيراً داخل المدينة بسبب الاقبال المتزايد على هذا النوع من السكن نظراً لأن سوق المساكن الجديدة لا تمتطع توفير محلات بأثمان كرائية محدودة .

ولقد تعتمد المالكون الأصليون لها ( الوكالات ) في كثير من الأحيان لاختلال تغييرات متنوعة على هذه البنايات هدفها تحقيق الاستغلال الأقصى لها ، من ذلك مثلا تقسيم الغرفة الكبيرة إلى غرفتين وبناء الدور ثانوية ، مما جعل الكثافة السكنية تزداد ففتح عنها : تدهور مربع في رصيد المدينة العتيقة من البنايات التي أصبح للكثير منها متداعية للسقوط ، انتاب الطابع المعماري الأصيل لهذه البنايات .

وإضافة لكل هذا فقد شهدت الأسواق التقليدية للمدينة انحصارا في معاملاتها مما أدى بأنواع من الحرفيين بفلق محلاتهم واستبدالها بأنشطة حرفية غالبا ما تكون ملوثة ومحتنة للضييق أو باستعمالها كمخازن لعدة أنواع من البضائع . وبطبيعة الحال فإن ترك بعض المحلات بدون تهجد من ناحية ودخول بعض الأنشطة الملوثة إلى محلات غير معدة لها في الأصل أضر عنه تدهور في حالة البنايات والأسواق ، فكانت الحالة المفزعة التي عليها هيئة الاحياء والمساكن في المدينة العتيقة . كيف جابهت السلط المعنية هذه الأوضاع داخل المدينة العتيقة وما هو أهم ركائز سياسة التخطيط العمراني لهذه المنطقة من العاصمة ؟

## ٢ - أهم التوجهات العمرانية لمعالجة أوضاع المدينة العتيقة :

لقد برزت رعاية الدولة التونسية بالمدينة العتيقة منذ الاستقلال وذلك لشعورها بضرورة المحافظة على الثروة المعمارية الاسلامية للمدينة العتيقة وضرورة الإبقاء على بعض الأنشطة والحرف وذلك لمساهمتها الفعالة في تنشيط الاقتصاد الوطني ، وتجسيدا لهذا التوجه فقد بعثت إلى الوجود جمعية صيانة المدينة التي كانت أولكت إليها بلدية تونس مهمة اعداد مثال تهيئة تفصيلي للمدينة الذي أصبح اليوم الإطار القانوني لمسار العمليات والتدخلات العمرانية بعد أن برزت في شأنه نصوص قانونية ملائمة تعتمد في العقارات الكائنة بالمدينة العتيقة . التفرق بين المجال العلمي الذي يجسم في تلك النشاطات التجارية والصناعية والثقافية المختلفة المتواجدة بالانهج والممرات المتشابكة وبين المجال الخاص المتجسم في تجمع المساكن حول طرقات داخلية مخصصة للمرور ومحجرة على الأنشطة الصناعية والتجارية .

ولقد ركزت بلدية تونس سياستها في ميدان التهيئة العمرانية للمدينة العتيقة على مبدأ ترميم وتهذيب كل البنايات القادرة على الصمود منوات عديدة أخرى دون المساس من هيكلته العامة في البناء وعلى مبدأ التجديد بالنسبة للبنايات المتداعية مع احترام الطابع الهندسي المعماري العربي الاسلامي في البنايات المزمع إنجازها حديثا .

وفي هذا الصدد نمتعرض على مبدل المثال لا الحصر بعض المشاريع التي هي في طور الانجاز أو المزمع إنجازها داخل المدينة العتيقة :

### أ - مشروع تهيئة المجلسية :

يشتمل محيط التدخل الحضري للمجلسية على ١٣ هكتار وقد تم اعداد مثال تهيئة تفصيلي للمنطقة يشتمل على البرنامج التالي :

#### ١ - اصلاح وتجديد الطرقات والشبكات المختلفة داخل محيط التدخل الحضري :

- التطهير ( المياه المستعملة وماء الأمطار ) .
- مد وربط قنوات الماء الصالح للشرب .
- توزيع وتصين شبكة الكهرباء .
- توزيع الغاز .
- مد طرقات جديدة وتصالح الطرقات الموجودة .

#### ٢ - تهذيب البنايات الموجودة :

- تهذيب ٦٥٠ م<sup>٢</sup> من البنايات - ٦٠٠ مسكن و ١٩٢ نقطة تجارية .

#### ٣ - بنايات جديدة : ٥٤٦٨٨ م<sup>٢</sup> موزعة كما يلي :

- سكن : ٣٥٧٧٥ م<sup>٢</sup> ( ٤٠٠ مسكن ) .
- تجارة : ٥١٢٩ م<sup>٢</sup> ( ١٢٦ دككتا وسوق للملابس القديمة ) .
- مكاتب : ٥٠٣٠ م<sup>٢</sup> ( ١٠٥ مكتب ) .
- نزل : ٣٠٨٩ م<sup>٢</sup> ( ١٧٠ مريزا ) .
- تجهيزات عمومية : ٢٤٦ م<sup>٢</sup> ( متوصف - مكتب بريد - روضة للأطفال ونادي شباب ) .



#### ٤ - التقديرات المالية للمشروع :

- تسوية الوضع العقاري : ١٤٦٥٠٠ دينار
- البنية الأساسية : ١٥٥٥٠٠٠ دينار
- الربط بالشبكات المختلفة : ٢٣٤٠٠٠ دينار
- التهيئة : ١٧٦١٠٠٠ دينار
- مساكن إجتماعية : ٢٢٢٧٠٠٠ دينار
- مساكن تنجز من طرف الباحثين العقاريين : ٦٠٦٥٠٠٠ دينار

ويندرج مشروع الحفصية ضمن المشروع العمراني الثالث الممول من طرف الحكومة التونسية بنسبة ٥٥٪ ويقترض من البنك العالمي ، وقد أوكلت بلدية تونس عملية إنجاز هذا المشروع إلى وكالة التجديد والتأهيل العمراني وهي المؤسسة التي بعثتها وزارة التجهيز والسكان لتكون أداة لتنفيذ مثل هذه العمليات بكامل التراب التونسي .

ولقد انطلق هذا المشروع سنة ١٩٨٤ لينتهي سنة ١٩٨٦ بحول الله على أنه لا بد لنا من الإشارة ونحن نتحدث عن مشروع الحفصية إلى التوجه العام الذي اتصمته بلدية تونس عند إعداد التركيبة التشريعية والمالية للمشروع ، هذا التوجه الذي يقول بأن على أصحاب البناءات الجديدة تحمل مصاريف التهيئة وتمويل صندوق خاص لتأهيل المناطق المحيطة بعملية التجديد أولاً ثم داخل حدود المدينة العتيقة ثانياً .

#### ب - مشروع تهيئة باب سعدون :

إن عملية تهيئة باب سعدون تسمح بـ ١٦ هكتار وقد تم إعداد مثال تهيئة تفصيلي للمنطقة في سنة ١٩٨١ وهو يحتوي على البرنامج

التالي :

- المساكن : ١٠٥٠٠ م<sup>٢</sup> ٩٠ مساكن
- المكاتب : ١١٨٠٠ م<sup>٢</sup> ١٢٠ مكتبا
- التجارة : ٢٨٠٠ م<sup>٢</sup>
- التجهيزات العمومية : ٧٠٠ م<sup>٢</sup>

لقد شرع في تنفيذ هذا المشروع بتحويل تونس بحث وعهدت بلدية تونس إلى وكالة التجديد والتأهيل العمراني مهمة إنجاز أشغال التهيئة وكلفت الشركة المقارئة للبلاد التونسية بإعجاز البناءات المبرمجة .

أما عن تقدم هذا المشروع فتشير إلى أنه تم في بداية هذه السنة تدشين القسط الأول منه والشروع في إنجاز القسط الثاني .

#### ج - مشروع ( الوكالات ) :

وجه آخر من وجوه سياسة البلدية في صيانة المدينة العتيقة يمثلها ، اعتناؤها بالبناءات الجماعية ( الوكالات ) وترمي هذه السياسة إلى التخفيف من الكثافة السكانية داخل الوكالة الواحدة مع تهيئتها واعتماد مقاييس غرفتين ومطبخ ودورة للماء العائلة الواحدة ، ولهذا الغرض فقد شرعت بلدية تونس بالتعاون مع وكالة التجديد والتأهيل العمراني وجمعية صيانة المدينة ، في إعداد دراسة للفرص كشفت نتائجها الأولية أن عدد الوكالات بالمدينة العتيقة وأراضيها تقارب ٨٠٠ وكالة وإن نسبة معدل المساحة المسكونة من طرف العائلة الواحدة هي قرابة ٢٦ م<sup>٢</sup> ومعدل عدد الأشخاص للفرقة الواحدة وهو ٣ ، أما عن التجهيزات بالوكالة فهناك ٥٨٪ من المائلات الناطقة ليس لها مطبخ و ٧٠٪ تستعمل دورة ماء مشترك و ٢٣٪ ليس بها ماء .

ونظرا للحالة السيئة التي عليها ( الوكالات ) فقد طلبت السلطة المعنية من الفريق المكلف بالدراسة بالإسراع في إنهاءها واقترح حلول وجدول في أولويات التدخل .

وأخيرا لابد لنا أن نشير إلى توجه هام في سياسة البلدية لصيانة المدينة العتيقة ألا وهو إعادة إحياء الأسواق القديمة لإعادة إنعاش بعض الحرف التقليدية وذلك ليمتدنا منها بأن إعادة توظيف المدينة هو وحده الكفيل بصيانتها والمحافظة عليها .

#### تطور النسيج العمراني وتكثفه في المدينة العتيقة :

(١) - خاصيات هذا التطور :

- ان كثفا سريعا للمناطق المركزية للمدينة يوضح لنا أهم خاصيات النمو الحضري ، ألا وهي :
  - اكتظاظ سكني بالمنطقة المركزية المنحصر بين بحيرتين ، بحيرة تونس وبحيرة السجومي ، والمستغلة في جزء منها من طرف تجهيزات كبيرة مثل الميناء - محطة الأرثال والسوق المركزية ، كما تتجمع بهذه المنطقة أهم الأنشطة التجارية والخدمات التي شهدت تطورا كبيرا على حساب المساكن .
  - تجمع الأنشطة الصناعية في جنوب المدينة الحديثة .

- عدم تناسق في التوزيع الجغرافي لأماكن العمل وأماكن الإقامة وما يتبعه من مشاكل في ميدان التنقل .
- صعوبة الدخول إلى المدينة الحديثة لقلة الطرقات ولزحامها .
- اضطراب لوظيفة العبور لبعض المسالك الرئيسية باعطائها وظلّف ثانوية ( وقوف سيارات - مداخل مباشرة إلى المحلات الخاصة .
- حركة مرور جد صعبة .
- تلوث المحيط في ازدياد .

#### ( ٧ ) - التوجهات العمرانية لبلدية تونس في مجابهة هذه المشاكل :

( أ ) مثال التهيئة العمرانية :

- ان التوجه العمراني الرئيسي للبلدية يطمح أساسا إلى التخفيف من الاكتظاظ بالمنطقة المركزية ولتجسيم هذا التوجه قامت البلدية باعداد مثال تهيئة عمراني أولي في المنطقة المركزية عناية خاصة برزت في تلك الترتيبات القانونية للبناء المصاحبة للمال والتي كانت في جملتها تحت الباعين المقربين على الكف من إنجاز مشاريع المكاتب والأنشطة التجارية لدخل المنطقة المركزية وتشجيعهم بدل ذلك على إنجاز المشاريع السكنية ، وعلى سبيل المثال نذكر هذه الترتيبات :
- وجوب تخصيص موقف للسيارات عن كل ٣٠ م<sup>٢</sup> معدة للمكاتب وعن كل ١٥ م<sup>٢</sup> معدة للتجارة ولما لا يشترط سوى موقف واحد عن كل مسكن ( ١٠٠ - ١٥٠ م<sup>٢</sup> ) .
  - تحديد ضارب تفضيلي لاستغلال الأرض بالنسبة لبقاء المساكن .

#### ( ب ) ميدان النقل :

ان الاختيار العام ركز على الاعتناء بالنقل العمومي ودعمه حتى يخفف من الضغط والاكتظاظ الذي تسببه وسائل النقل الخاصة داخل المدينة ، وتجسيدها لهذا الاختيار شرع منذ سنوات في إنجاز شبكة الرتل الخفيف الذي سيربط المدينة بضاحية بن عروس جنوبا ، وبضاحية أريانة شمالا وضاحية الدانان ، بارلو ، حي التحرير وحي بن خلدون غربا ، مروراً بالمنطقة المركزية للمدينة .

ولقد بدى منذ شهر أكتوبر المنصرم في استغلال الخط الجنوبي وكثعيم لهذا التوجه أقرت بلدية تونس مشروعاً لبناء ماوى ذي طوابق للسيارات في مداخل المدينة وكونت للفرض شركة لاتجاز واستغلال هذه الماوى .

#### ( ج ) التفكير الصناعي :

في نطاق الاهتمامات القومية بنحسين المحيط العمراني للعاصمة بمقاومة التلوث ولحد من الأضرار الناجمة عن تمركز بعض الصناعات بالمدينة قامت بلدية تونس مع بقية الأطراف المهمة بهذا القطاع ( وزارة الاقتصاد - إقليم تونس - الوكالة العقارية الصناعية ووكالة الاستثمارات الصناعية ) ، باقرار عملية التفكير الصناعي التي ترمي إلى نقل الصناعات الملوثة والمحدثة للتلويج والاكتظاظ إلى مناطق صناعية مخصصة لمثل هذه الأنشطة ، وقد تكونت لجنة من الفنين التابعين للمؤسسات المعنية عهد اليها بتشخيص الوحدات الصناعية التي يجب نقلها من داخل النسيج العمراني المركزي . ولقد أعدت هذه اللجنة دراسة ضبطت فيها قائمة أولية للمؤسسات التي منتملها عملية التفكير الصناعي ، وتم أخذ قرار في نقلها من طرف السيد وزير الاقتصاد الوطني ، غير أن العملية لم تسجل في بدايتها عند التطبيق التقدم المرجو وبرزت على الساحة بعض التقلص ترجع أساسا إلى كثرة عدد المتدخلين في العملية وعدم وجود منسق يسهل على تنفيذها ومتابعتها .

ولتلافي هذه التقلص قرر المجلس الأعلى للأقاليم في دورته سنة ١٩٨٥ بتكليف بلدية تونس بمهمة المتابعة والتنفيذ .

#### ( د ) عمليات التجديد العمراني :

ان الهدف من عمليات التجديد العمراني هو احياء المناطق المعنية من الناحية العمرانية وإمجاها في المدينة وذلك باعادة النظر في كيفية استعمال واستغلال الأرض حتى تستجيب أكثر لحاجيات المدينة من هذه العمليات نذكر :

مشروع تهيئة منطقة محمد الخامس :

تتمسح منطقة محمد الخامس حوالي ٢٦ هكتارا ، وقد تم اعداد مثال تهيئة تفصيلي للمنطقة سنة ١٩٧٩ ، وفوضت بلدية تونس إلى الشركة ذات الاقتصاد المشترك لتهيئة تونس ، انجاز هذه العملية التي بعثت للاستجابة إلى متطلبات المؤسسات الاقتصادية التي تشمل خاصة على تخصيص مساحات كبيرة لبناء المكاتب والأنشطة التجارية وبعض التجهيزات العمومية ولتطوير الحيوية العمرانية بالمنطقة وقّعت مراجعة مثال التهيئة سنة ١٩٨١ ليصبح بقيام أنشطة الصالحة وللزلزل .

مشروع تهيئة ضفاف البحيرة :

- يهدف أساسا إلى :
- المحافظة على المناطق الفلاحية بالقرم تونس .

- الحد من البناء الفوضوي وذلك بخلق ٤ مناطق عمرانية جديدة .
- توسيع المحيط العمراني لبلدية حلق الوادي .
- خلق مناطق صناعية جديدة غير ملوثة .
- تطهير مياه البحيرة .

ويعتبر هذا المشروع من أضخم المشاريع العمرانية التي عرفتها تونس ، ويحتوي البرنامج المزمع انجازه في هذه المنطقة زيادة على الأنشطة السياحية والترفيهية والتجارية على بناء مساكن تتسع لحوالي ٣٥٠.٠٠٠ نسمة ، ولقد انطلقت أعمال التطهير وتم اعداد مثال التهيئة التصنيعية للمنطقة ، وسيتم انجاز هذا المشروع بتمويل تونسي سعودي .

مشروع صقلية الصغرى :

تتمسح هذه المنطقة ١٧ هكتارا وهي تشمل على :

- مباني معظمها في حالة غير مرضية .
- طرقا ضيقة .
- أنشطة حرفية لها علاقة بصيانة واصلاح السيارات .
- مخازن متباعدة الاستعمال وكثيرة للعدد .

وقد تم اعداد مثال تهيئة تصنيص يرمي أساسا إلى انماجها في محيطها المركزي وذلك بوضع ترتيبات عمرانية تهدف إلى توسيع الطرق وانخراط التجهيزات العمومية الضرورية للمنطقة كما تهدف إلى اعطاء المزيد من الجدرى في استغلال الأرض .

على أننا بعد استعراضنا السريع لبعض هذه المشاريع بالمدينة الحديثة يمكن أن نبدى الملاحظات التالية :

- أن هذه المشاريع وإن بدت ضرورية لتجديد النسيج العمراني لوسط المدينة فهي تتناقض مع طاقة الاستيعاب المحدودة للطرقا وكذلك مع الاتجاهات الرسمية للسياسة العمرانية التي ترمي أساسا إلى التخفيف من الاكتظاظ بالمدينة الحديثة .
- أن هذه العمليات العمرانية يمكن أن ينجح عنها نتائج سلبية على التوازن العمراني العام لدخل المنطقة المركزية للعاصمة .

#### الاحياء العفوية :

##### ١ - التوسع الترابي للمدينة عن طريق الاحياء العفوية :

إن الزحف العمراني الفوضوي كثيرا ما يكون على حساب الثروة الفلاحية ولحزام الأخضر المحيط بالمدينة حيث تجري عمليات عقارية تتحول بها الأرض الفلاحية عن سبغها الأصلية مما يؤدي إلى توسع المدينة بصورة ضوالية قتال من توازن التخطيط العمراني ومن سلامة الحياة الجماعية .

فظهرت في أطراف المدينة مناطق سكنية غير قانونية مقلدة على أراضي مهواة تقيم عليها وكثافة كبيرة فئات اجتماعية ذات دخل ضعيف تمثل ٣٠٪ من مجموع السكان الحضر للمدينة .

على أنه لا بد لنا من الإشارة إلى ضرورة التفريق بين صنفين من الأحياء العفوية :

- الأحياء العفوية الجديدة والمتنصبة في أطراف المدينة .
- والأحياء العفوية الجديدة والمتنصبة في الضواحي .

##### أ ( الأحياء العفوية القديمة : ( حي السيدة المنوبة - جبل الأحمر - الملاحين )

هي أحياء في حجم كبير ومتوسط ظهرت في نهاية الثلاثينات ، وبداية الأربعينات وسميت بالأحياء ( التزدية ) كل سكانها نازحين من الريف .

#### أهم خاصياتها :

- أراضي غير صالحة للبناء ومهملة من طرف العمليات العمرانية .
- استيلاء غير قانوني على الأراضي سواء كانت ملكا عاما أو ملكا خاصا .
- مساكن عتيقة على قطع صغيرة يغلب عليها الطابع المعماري للمدينة الحتيقة ورياضها .
- أنهج وممرات ضيقة وملتوية .
- غياب جل التجهيزات العمومية وجل المرافق الأساسية .

#### البناء الذاتي :

أي أن عملية البناء تكون ناتجة عن مبادرة فردية ( السكان نفسهم يقوم بالانشغال ) وعادة ما يقع هذا البناء بصفة تدريجية تمشيا مع احتياجات وامكانيات العائلات المتسكنة .

## ب) الاحياء الطوقية الجديدة - خاصياتها :

- خلافا لما هو متعارف من أن الاحياء الطوقية كلها مسكونة من طرف التنازحين من الريف فإن الاحياء التلقائية الجديدة معمورة بالحضر جازوها من المدينة المتبقية أو من الأحياء التلقائية القديمة ليصبحوا مالكيين للأرض والمسكن .
- لقد أثبتت دراسة ميدانية قام بها القيم تونس وشملت ٨٠٠٠ عائلة أن ٧٥٪ من سكان الاحياء الطوقية الجديدة جاؤوا من أحياء شعبية قريبة لوسط العاصمة .
- الأراضي المقامة عليها البنايات يقع اقتناؤها من مالكيين يقومون بتقسيمها بصفة غير قانونية وبيعها دون انجاز أشغال التهنية .
- خلافا لما هو عليه في الاحياء الطوقية القديمة فإن مواد البناء في الاحياء الطوقية الجديدة متنوعة : اسمنت أجر - اسمنت مقوى - حجارة ،،،
- البناء يكون ذاتيا وعلى مراحل تمتد إلى ٥ أو ٦ سنوات أحيانا .

## ٢ - للتهذيب - سياسة ممكنة جديدة في تونس :

- لقد خصصت السنوات الأولى من الاستقلال لتحسين الحالة الاقتصادية للبلاد ثم وجهت عناية كبرى لإيجاد البرامج السكنية مع نية إزالة الاحياء الطوقية غير أنه أمام أزمة السكن الحادة التي عرفتها العاصمة ، أجريت في هذه الأحياء بحوث أولية أثبتت أن هذه المناطق يسكنها عدد كبير من المواطنين وإن كثيرا من الملاكين بها على حالة مرضية رغم افتقارها للتجهيزات الأساسية .
- فتغير الموقف واتجهت التنية إلى تحسين ظروف العيش في الاحياء الطوقية وبرزت فكرة التهذيب العمراني التي أصبحت اليوم ركنا من أركان السياسة السكنية بالبلاد ، ومنذ سنة ١٩٧٥ انكبت بلدية تونس على تهذيب أحياء المدينة المنورية والجبل الأحمر وذلك في نطاق المشروع العمراني الثاني باعانة مالية من البنك الدولي للبناء والتعمير ، ثم جاء مشروع تهذيب الملاسين .
- وتمسح هذه الأحياء ٣٠٠ هكتار ويسكنها حوالي ٢٠٠.٠٠٠ نسمة وهو ما يمثل ربع سكان تونس الكبرى .
- وبعد اتمام الدراسات من طرف مكاتب مختصة والتي تطرقت إلى جميع عناصر الموضوع انطلقت أشغال التهذيب تحت اشراف مهندسين تابعين لإدارة أشغال المدينة .

## أهداف عملية التهذيب :

- أ) تثبيت السكان بأماكنهم - حيث وقع الاعتماد على ثلاثة اتجاهات أساسية في هذا الغرض :
- تقنين الوضع العقاري للمساكنين ( للمنتسبين ) وإقرارا شرعيا بوضع طريقة للتدرج إلى الملكية .
- تحاشي التهديم أكثر ما يمكن بالأضداد على دراسات ميدانية دقيقة مكنت من إدماج وترتيب المساحات اللازمة لشق الطرق وتركيز التجهيزات الضرورية في أماكن الظروف مع تحاشي الاعتماد على تهديم المساكن المتواجدة والعمل على إعادة تسكين العائلات التي تمسها عمليات التهديم أو التخفيف من الاكتظاظ على عين المكان أو بآماكن مجاورة بنفس المنطقة بواسطة مساكن بنيت لهذا الغرض .
- ربط مستوى التحسين العام للمنطقة بالمستوى المادي للمنتسبين بالعملية .

## ب) تجهيز وتطوير الاحياء :

- التجهيز الاجتماعية ، تفكر هذه الاحياء إلى التجهيزات الاجتماعية فيجب اذا العمل على سد النقص باعتماد مقاييس ضبطت أثناء الدراسات لتقريب مستوى الخدمات من معدل المستوى العام للمدن والأحياء الأخرى .
- تجهيز الاحياء المعنية بالطرق والشبكات الضرورية هو أحد أهم أهداف المشروع حيث وقع ربط هذه المناطق بالمدينة بواسطة شبكات من الطرق الأولية وربط الاحياء الصغرى بهذه المناطق ببعضها بواسطة شبكات من الطرق الثانوية .
- كما تم تجهيز هذه الاحياء بشبكات المياه للصالحية للشراب وشبكات التطهير ومياه الأمطار وشبكات الكهرباء والتوزيع العمومي .

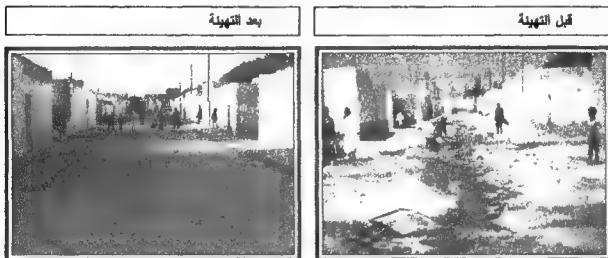
## ج) استرجاع الأموال المرصودة :

- من أهم أهداف عمليات التهذيب هو عدم الاعتماد على الاعانات المالية غير المسترجعة إذ أن عملية التهذيب يجب أن تتكرر بإحياء أخرى ، ويجب أن تعتمد على تمويل ذاتي مصدره الأموال المسترجعة .
- فإذا كانت الشبكات الأولية تحمل على كاهل المجهزة بواسطة الوزارات والمصالح المعنية مثل ما هو الشأن بالنسبة لبقية المشاريع في الاحياء الأخرى ، فمن الطبيعي أن يتحمل سكان هذه الأحياء بقية التجهيزات الثانوية .
- تسخير الامتدادات الكافية للانطلاق المشروع دون الاعتماد على الدعم المادي التفردي في البداية في قالب قروض من الدولة ومؤسسات مالية دولية وهي الركيزة المالية للتنمية والبنك العالمي والحكومة الهولندية وحسب شروط مرنة وطويلة المدى .
- دراسة مستوى الخدمات حتى يكون مكاملا لمستوى الاستخلاص الشهري للمنتسبين .

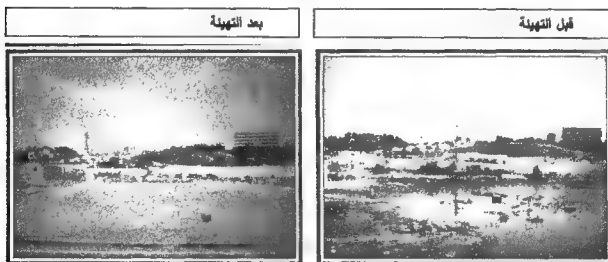
- وضع هيكل تنظيمي ومالي بالتعاون مع الصندوق القومي للسكن ومهمته استرجاع الأموال المصروفة في شكل مساهمات شهرية من طرف المتقاعدين وتكون هذه العملية مرتبطة بعملية تسوية وضعيتهم المعاشية .

### شكل (١) صور نموذجية لأحياء السيدة المنوية والملاسين والجبل الأحمر قبل وبعد أشغال التهيئة

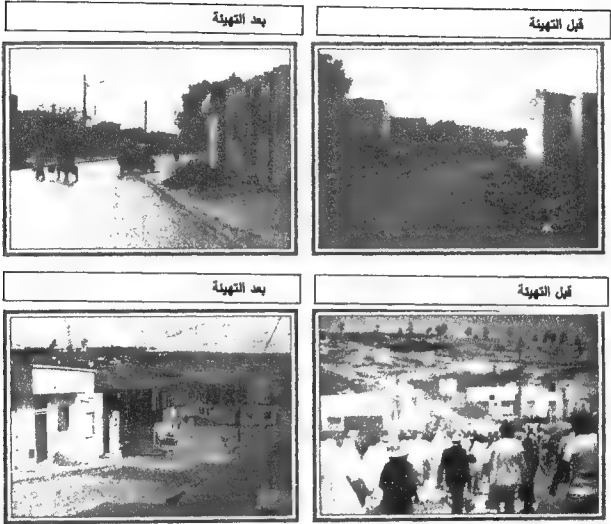
أولاً : منطقة السيدة المنوية



ثانياً : منطقة الملاسين



### ثالثاً : منطقة جبل الأحمر



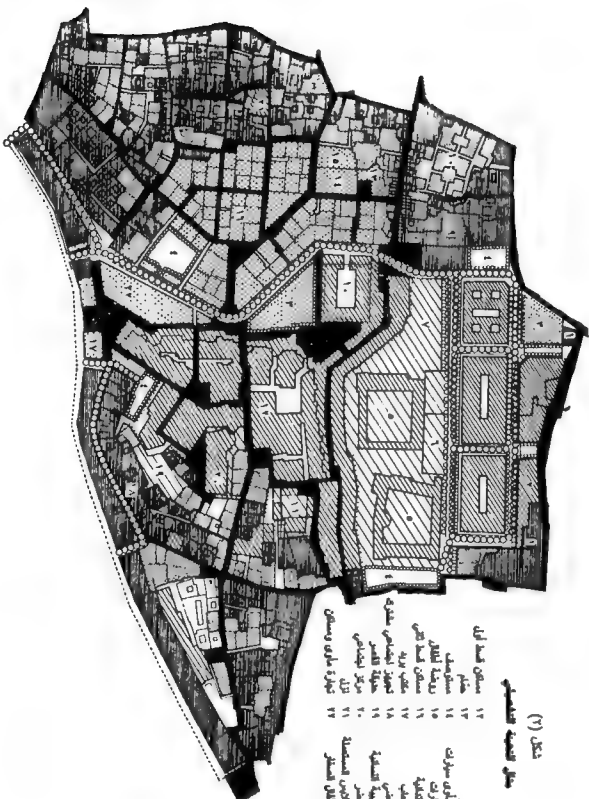
### آفاق تعديل التطور العمراني الحضري بمدينة تونس :

إن التوجهات العمرانية التي استمرضاها طوال بحثنا هذا والتي اعتمدتها بلدية تونس نجحت إلى حد ما في فرض التناقضات وحل بعض المشاكل المنجزة عن النمو العمراني ، ويرجع ذلك حصص رأينا إلى عدة أسباب منها خاصة :

- عدم التحكم في الميدان العقاري .
- عدم وجود تنسيق بين سياسة البلدية العمرانية والسياسات القطاعية لبعض الشركات التومية للتجهيز .
- عدم إحكام عمليات التجديد العمراني .

#### ١ ) عدم التحكم في الميدان العقاري :

إن عدد الاحياء الفوضوية التي أقومت على حصاب المناطق للفلاحية والتي خالفت كل قوانين أمثلة التهيئة تعبر بوضوح عن مدى الضغط العقاري الذي تشهده مدينة تونس حيث تجري عمليات عقارية تتحول بها الأرض الفلاحية عن صيغتها الأصلية بعد أن يقع تسميها بصفة غير قانونية ويبيعها من طرف مالكيها دون علم المصلحة البلدية بذلك .



شكل (١)  
مخطط المدينة القديمة

- |    |                     |    |                   |
|----|---------------------|----|-------------------|
| ١  | مسجد                | ١٢ | سوق قضاة أيل      |
| ٢  | دار القنصل          | ١٣ | حمام              |
| ٣  | كنائس وديون حارات   | ١٤ | سوق صيف           |
| ٤  | داري حارات          | ١٥ | رباطة للفرار      |
| ٥  | مدرسة إنجيلية       | ١٦ | سوق قضاة قري      |
| ٦  | مسجد القصر          | ١٧ | سوق بركة          |
| ٧  | مبنى رئيسي          | ١٨ | كنيسة إيساكي عذري |
| ٨  | تأدي القنصل القديمة | ١٩ | كنيسة القصر       |
| ٩  | سوق القصر           | ٢٠ | مركز إيساكي       |
| ١٠ | سوق قضاة القديمة    | ٢١ | جداره داري وسوق   |
| ١١ | تأدي الأتقان القصر  |    |                   |

وبما أن التحكم في مراقبة هذه الأراضي يعد شرطاً أساسياً للتحكم في النمو العمراني الحضري فإننا نرى وجوب :  
- الرجوع إلى رخصة الوالي : وهي وثيقة إدارية يلجأ إليها عند البيع والشراء للمفارات وتسلم من والي الجهة بعد استشارة البلدية المعنية بالأمر .

وهذا الإجراء كان معمولاً به سابقاً .

- إحداث شهادة عمرانية تسلمها البلدية وتتضمن عدة معلومات عن القطعة التي يراد بيعها أو شرائها ومن أهم هذه المعلومات : صيغة استعمال الأرض ، الترتيبات العمرانية التي تخضع لنها شروط نقل الملكية ( وضع العقارات على الشياخ أم لا ) .  
٧ ( عدم وجود تنسيق بين السياسة العمرانية للمدينة والسياسات القطاعية لبعض الشركات القومية للتجهيز ) :

إن قيام هذه الشركات مثل الشركة القومية للكهرباء والغاز والشركة القومية لاستغلال وتوزيع المياه يربط التقاسيم غير القانونية بشبكاتها بمجرد طلب ذلك من طرف المتقنين شجع على تقني ظاهرة التقاسيم الوضوية على حساب المناطق الخضراء والمناطق الفلاحية .

وتتلافى هذه الأخطاء في الميدان العمراني يجب على هذه الشركات أن تسعى إلى تنسيق أعمالها مع السياسة العمرانية للمدينة وتكف بذلك عن مد شبكاتها في التقاسيم التي تخالف الترتيبات العمرانية لمثال تهيئة المدينة .

### ٣) عدم احكام عمليات التجديد العمراني :

وإن أهم الصعوبات التي تعترض قيام عملية تجديد عمراني تنتج أساساً عن نظرية طرقها والتي تجعل مصالح المدينة متضاربة مع مصالح المالكين زيادة على ما تتطلبه من إمكانات مالية هامة .

#### أ) تضارب مصالح المدينة مع مصالح المالكين العقاريين :

إن إحياء منطقة حضرية بمحاولة الاكتفاء بطلبية حاجيات المدينة يفودنا حتماً إلى تناسي الوضع العقاري الموجود بالمنطقة وبالتالي المالكين العقاريين الثري الذي يستوجب إذا أردنا ترغيبهم في العملية أن نهتم بحللة توزيع قيم الأراضي الناتجة عن كيفية استغلال التراب من ناحية ومن تمكينهم من بعض الضمانات من ناحية أخرى .

#### ب) أهمية الترميمات :

إن دور الإدارة في إنجاز عملية التجديد العمراني يتمثل في الحرص على إخلاء الأراضي وإنجاز التجهيزات الأساسية وبعث برامج إعادة البناء عن طريق شتى المؤسسات والباعين العقاريين على أن عدم وجود صيغ مدققة لكيفية إنجاز تلك العمليات بتشريك المالكين العقاريين والمغتربين يجعل الحاجة للتمويلات ضخمة جداً فيصبح إنجازها صعباً للغاية ، ولاحتياز هذه الصعوبات ونيسير عمليات التجديد العمراني يجب إقرار الاجراءات التالية :

- إعطاء ضمانات قانونية للمغتربين والمالكين العقاريين تتمثل في :

الاولية لشراء محل تجاري في منطقة المشروع بالنسبة لأصحاب المهن والتجار الذين يباشرون عملهم بمحلات يقع شراؤها أو لتزاعها للفائدة المشروع .

- حق البناء : وهو حق يمنح للمالكين العقاريين للمشاركة في أحد برامج إعادة البناء ويكون حقهم في المشاركة مناسبة لأهمية مستكانهم وحق البناء هذا من شأنه أن يسهل استثمار البناءات ويضمن مشاركة صغار المالكين العقاريين .

- الترميمات الجبلية : بما أن عمليات التجديد العمراني تشمل على بعض الجوانب المالية ( مثل التهديمات وتعدد نقل الملكية ) فإنه من الضروري تمكين المؤسسات المكلفة بالانجاز من بعض الاعفاءات الجبلية خاصة فيما يتعلق بنقل الملكية وذلك قصد التخفيف من كلفة العملية .





## مشكلة النقل في المدينة العربية والبحث عن حلول دعوة من مجلة قسنطينة

سليمان محمد مكس

تطرح المدن بتوسعها المستمر مجموعة من المشاكل المعقدة ومن ضمنها مشكلة النقل ، ذلك ان تزايد عدد السكان في المدينة يؤدي إلى تزايد الطلب على الأراضي لاستعمالها في أغراض السكن والخدمات المختلفة ، ويتربط عن ذلك توسع في كتلة المدينة ، ينتج ازدياد في التباعد بين أماكن السكن من جهة ، وأماكن الشغل وكذا مراكز الخدمات المختلفة التي تميل للتركز في قلب المدينة من جهة أخرى .

ويهتم هذا على السكان أداء تنقلات - بهدف الوصول إلى مراكز الشغل والخدمات العامة - تزايد أطوالها وأحجامها طرديا مع امتداد النمو العمراني ، مما يفرض إلى ظهور حاجة ماسة لاستعمال وسائل نقل مريحة ورخيصة الكلفة تسمح للسكان بأداء تنقلاتهم اليومية دون مشقة وإهدار للوقت .

ويستتبع ذلك بروز الحاجة إلى توفير شبكة من الطرق مؤهلة لاستيعاب حجم التنقلات التي يؤديها سكان المدينة ، وهي حاجة لا تقل شأنا عن الحاجة إلى تأمين الماء والكهرباء والهاتف والمجاري للعامة .. في المدينة .

وتعد مشكلة النقل في مدن البلدان العربية - كجزء من المالم للثالث - أكثر تعقداً ، ولوقت الضائع في التنقل فيها أكثر هدراً ، وذلك بسبب كثافة المواقف التي تعترض الرغبة في حل هذه المشكلة على مستوى التخطيط والتطبيق معا .

فعلى المستوى الأول نجد أن التخطيط للنقل الحضري في البلدان العربية يعتمد على معطيات قديمة لا تتمتع بمستوى من الدقة يجعلها في مستوى المعطيات في البلدان المتقدمة ، إذ من الصعب مثلاً للحصول على جرد مفصل للرحلات ، كما من غير الممكن معرفة الاستعمال الحقيقي للشبكة ، حيث غالباً ما نجد مجموعة عوائل تقنية وثقافية وسياسية تضعف من أهمية النتائج ، كما تضعف من أهمية الاعتماد عليها في التطبيق ، وهي ظاهرة لها امتدادها في معظم البلدان المازلة في طريق النمو .

أما على مستوى التطبيق فإن المشكلة تكمن في عدم وضوح الرؤيا لما يجب عمله في ظل غياب التخطيط أو ضعفه . كما أن المشاريع المبرمجة لا تنجز منها إلا القليل ، وكثيراً ما يؤجل إنجازها ، أو يغير محتواها ، لأسباب مالية أو تقنية أو لسوء التصرف . وفي ظل هذا تعيش العديد من مدنا الكبرى - خاصة القديمة منها - أزمة نقل تقاين حدتها حسب الظروف الخاصة بكل مدينة .

وكمثال يلخص هذا البحث المتواضع أسباب مشكلة النقل في إحدى مدنا العربية ، ويقدم في نفس الوقت مجموعة من الحلول في شكل توجيهات مدروسة من ناحية مدى فعاليتها واتساجها مع طبيعة خصائص المدينة ، وكذا من ناحية مدى سهولة تطبيقها وتكاليف إنجازها .

والمدينة المثال هي مدينة قسنطينة ، أقدم مدن القطار الجزائري ، وثالث مدينة من حيث الحجم ( حوالي ٠,٥ مليون ساكن ) ، تقع في الشرق الجزائري على بعد ٥٠٠ كلم من عاصمة البلاد ، وتحتل موضعاً جليلاً معقداً أقل قابلية للتصوير .

### أ - أسباب مشكلة النقل في مدينة قسنطينة :

تعد مشكلة النقل في مدينة قسنطينة إحدى المشكلات الحادة ، وهي ناجمة عن تظافر مجموعة من العوامل والأسباب التي يمكن تلخيص أهمها فيما يلي تسهيلاً للتصور والدراسة :

#### ١ - أهمية وحجم المدينة :

تتميز مدينة قسنطينة بأحاطتها مكانة هامة على الصعيدين الاقليمي والوطني ، فهي مركز الولاية والدائرة وهي في نفس الوقت المركز الاداري والثقافي والصحي والاجتماعي والسياسي والاقتصادي والتجاري والعسكري للشرق الجزائري ؛ وهذه الوظائف المتعددة

جعلت المدينة تعرف نمواً سكانياً معتبراً أهمها لأن تكون المدينة الثالثة حجماً بالقطر ، وهذا يعني أن حجم التنقلات المتولدة فيها غير قليل .

#### ٢ - مواقع المدينة :

تحتل مدينة قسنطينة موقعاً هاماً على الصعيد الاقليمي ، تشكل بموجبها عقدة للمواصلات تتلقى يوميا ميلا من السيارات المارة عبرها والمنتهية عندها ، وقد ترتب عن ذلك ان ازدادت مشكلة المرور فيها تضخماً .

ذلك لأن المدينة لا تزال حتى الآن تقتصر إلى طرق محيطية أو طرق المحاذاة (ROUTES D'EVITEMENT) لتصرف المرور العابر دون استعماله للطرق الداخلية للمدينة . فالطرق التي أنجزت لهذا الغرض اجتاحتها توسع المدينة فأصبحت طرقاً داخلية تستعمل في أن واحد . للمرور الداخلي والمرور العابر بما فيها ومساكن النقل الثقيل ، مما أدى إلى خلق بؤر اختناق جديدة خارج مركز المدينة في الوقت الذي لا يزال ينظر فيه إلى فكرة إنشاء طرق محاذاة جديدة لتصرف نشاط المرور بمنظر الاستحالة ، نظراً لكون المدينة محاطة بهجمة من العواصف الطبوغرافية التي لا يمكن التغلب عليها إلا بامكانيات مادية وتقنية معتبرة .

#### ٣ - تأثير الموقع :

تحتل المدينة موضعاً كثير المواقع والعيقات ، وسبب ذلك انها ظهرت في بداية نشأتها كمدينة دفاعية فوق صخرة عالية ، وقد عرفت عبر الزمن عمليات توسع هامة مجتازة عوائل الموضوع المختلفة ، وقد ترتب عن هذا التوسع ظهور مجموعة من المشاكل منها :

- تعدد الجسور التي تشكل اليوم نقاط اختناق هامة للمرور .
- ظهور شبكة من الطرق متناثرة بخصائص الموضوع ، وتتميز بضعف قدرتها في تصريف المرور .
- وصول الموضوع الحالي إلى درجة التشبع النهائية ، إذ بعد التوسع على كل الأراضي القابلة للتعمير ، واصلت المدينة توسعها على أراضي يزيد ميلها عن 10٪ وهو الحد الأقصى بالنسبة لمد الطرق الرئيسية .
- بروز العديد من احياء البهاء المسفلت التي وطنت في أسوأ المواضع قابلة للبناء والتعمير . تصعب اليوم عملية منها بشبكة من الطرق وخدمتها بالنقل .

#### ٤ - النمو غير المتوازن للمدينة :

يتميز نمو المدينة بعدم التوازن ما بين توزيع السكان وتوزيع الخدمات ، حيث أصطبت الأولوية لإنهاء المساكن مع تخلف بناءات الخدمات العامة ، وذلك بسبب عجز التنفيذ أمام تراكم المشاريع وخاصة منها السكنية . وقد ترتب عن هذه الوضعية تزايد في نسبة التنقلات في المدينة ، مما أدى إلى ارتفاع في الطلب على النقل والمرور .

#### ٥ - تركيز الطلب على النقل والمرور من حيث الاتجاه :

ان التركيز الكثيف لمواطن الشغل والخدمات المختلفة في مركز المدينة قد جعلته يستقطب قسماً هاماً من التنقلات المتولدة في المدينة . وقد زاد من حدة هذا الاستقطاب التدني الواضح في مستوى تجهيز احياء السكنية بالخدمات الضرورية ، وعدم توفر المدينة على مراكز لائمية تسمح بالتمتع بخدمات النقل ، وتخفف من كثافة تنقل الناس باتجاه المركز الرئيسي .

وفي ظل هذا ترتفع نسبة التنقلات التي تتم بين مختلف مناطق المدينة ومركزها إلى 41,38٪ من جملة التنقلات المنتظمة ، وهي تتم بدافع مجموعة من الحوافز والأغراض التي لا يتبعها إلا المركز ، وهذا ما يترجم ارتفاع الطلب على النقل باتجاه قلب المدينة ويعرض الطرق المؤدية له للتشبع بالمرور ، ويقود من خلال ذلك إلى انخفاض مردودية الخدمة بالنقل .

#### ٦ - تركيز الطلب على النقل والمرور من حيث الزمن :

تفرد هذه الظاهرة - وبشكل مبائر - إلى حصول أربع فترات هامة للنقل والمرور ترتبط بأوقات معينة من النهار ، وهي متسببة أساساً عن تركيز تنقلات الشغل المتزامنة مع تنقلات أخرى وبضدة في الزمن ، وخاصة خلال فترة الصباح والمساء ، حيث ما يزيد عن 89٪ من العمال يبدأون عملهم ما بين الساعة 8 و 30 ، وأكثر من 80٪ ينهون ما بين الساعة 18 و 30 ، وفي مثل هذه الساعات يتجلى بوضوح عجز الامكانيات المستخدمة في النقل ، كما يتجلى عجز شبكة الطرق في تصريف حركة المرور .

#### ٧ - ضعف الخدمة بالنقل العام :

ان النقل العام لا يلعب الا دوراً محدوداً في المساهمة في الاستجابة للطلب على النقل والمرور بالمدينة ، بالرغم من قلة كلفة النقل التي تنجم عن استعماله ، وكذا نجاحه في تخفيف ضغط المرور على طرق المدينة خاصة في أوقات قمة الحركة ، قياساً على النقل الخاص الذي يتم بالسيارة .

لقد تبين من ضبط توزيع تنقلات الناس حسب الوسيطة ، أن التنقلات المؤداة بالنقل العام لا تمثل سوى 6,35٪ من جملة التنقلات

المنتظمة ، وهذا يدل على أن دور النقل العام لا يزال دون المستوى المطلوب منه . ويرجع ذلك لعدة أسباب كالنقص الحاد في الوسائل المستخدمة بسبب استهلاك جزء منها من جهة ، وتعطيل جزء آخر بسبب عدم توفر قطع الغيار الكافية من جهة أخرى إلى جانب ضعف الاعداد بحافلات جديدة تعرض للمنتهك منها ... الخ .

ويؤدي هذا في كثير من الأحيان إلى حصول نقصان ملحوظ في عدد الحافلات المستخدمة ، ففي عام ١٩٨٠ مثلاً انخفض عدد الحافلات المخصصة للنقل العام إلى ٢٢ حافلة وهو ما يمثل ٥٠ فقط من جملة عدد الحافلات التي استخدمت خلال عام ١٩٧٥ .

وعسوما فإن عدد الحافلات المستخدمة في مرقف النقل العام لا يلبى حاجات السكان إلى النقل في مدينة قسنطينة ، ذلك لأن هذا العدد لا يسمح بالتحقيق ٩٦٠ رحلة في اليوم على مستوى المدينة ، وهو ما يعادل رحلة في كل دقيقة ، ينقل بواسطتها ١٢٠ ركاباً كمتوسط عام ، في حين أن حجم الطلب الكلي على النقل يقدر بـ ١١٦٥ متوقفاً في كل دقيقة ، وهو ما يعادل ٩,٧١ مرة حجم العرض المضمون بالنقل العام ، علماً بأن الفرق يكون كبير بكثير خلال ساعات قمة الطلب الأقصى على النقل . وهذا ما يقصر الازدحام الكبير على حافلات النقل العام في مثل هذه الساعات طلباً للنقل ، وما يستتبع ذلك من مظاهر غير لائقة بالأخلاق العامة كالازدحام على أبواب الحافلات في فوضى ، ودون احترام لنظام حق الأسبقية في الركوب .

كما أن الخدمة بالنقل العام لا تغطي سوى ٦٠٪ من المساحة المأهولة للمدينة إذا أخذنا بعين الاعتبار توزيع نقاط الاستغلال الفعلية للخطوط ، على أساس أن كل نقطة تخدم مجالاً يقدر بنصف قطره بـ ٤٠٠ متر .

وبغض النظر عن تباين تردد الخدمة بالنقل العام من خط لآخر ، فإن الخدمة بالنقل العام تتميز بسمو التوزيع ولا تغطي كل مساحة المدينة . ويعود هذا إلى تدخل محاور خطوط النقل العام وتباعدها عن بعضها بصورة غير منتظمة ، نتيجة تأثرها بخصائص الموضع الطبيعي للمدينة وأسلوب التعمير ، وتعديل بنية شبكة النقل العام وفق للقوانين المثلث يصطدم بمواقف طبيعية وعمرانية لا تسمح بالإمكانات المادية بالتغلب عليها .

ويعد انخفاض تردد الخدمة بالنقل العام أحد الأسباب الهامة التي جعلت سكان المدينة يركزون على استعمال وسائل النقل الخاص بشكل متزايد ، فبالرغم من انخفاض معدل حيازة الأمر على السيارات الخاصة في مدينة قسنطينة والمقدر بـ ٢٦٧ سياراً / أسرة كمعدل عام ، فإن التقلبات المؤداة بوسائل النقل الخاص تبلغ نسبته ٢٩٪ من جملة للتنقلات التي تتم في المدينة ، وهو ما يزيد عن الحجم المنقول بالنقل العام بما يقرب من ٥ مرات .

وتعتبر ظاهرة تفوق استخدام النقل الخاص عن استخدام النقل العام أحد الأسباب التي تؤدي إلى تشبع طرق المدينة واختلاق المرور خاصة أثناء قمة الحركة .

#### ٨ - قلة عدد الطرق الرئيسية والشبكة بالمدينة :

تتميز مدينة قسنطينة بقلتها للطرق الرئيسية والشريعية ، وهي الطرق التي تشكل المحاور الرئيسية للنقل العام والخاص ، والتي يمكن أن تتحمل نشاطاً هاماً من المرور وتعمل على الامراع في تصريفه وخاصة في ساعاته الحرجة .

إن نسبة هذا الصنف من الطرق بالنسبة للمجموع العام للشبكة تعد قليلة جداً ، وهذا ما جعل الموجود منها يتعرض لحركة مرور كثيفة من طرف وسائل النقل العام والخاص ، تفوق أحياناً السعات العظمى لهذه الطرق ، وتحصل بذلك اختناقات مرور في أجزاء عديدة منها ، مما يزيد في أزمة رحلات الناس .

#### ٩ - الشكل العام للشبكة :

تتخذ شبكة الطرق في مدينة قسنطينة شكلاً متراكباً الاشعاع ، حيث يمتد القسم الأعظم من الطرق الهامة من الأطراف لوجير المدينة من الداخل ، مروراً بصاحة الشهداء وفي باب القصبة والمركز الإداري والثقافي والتجاري والتفريقي للمدينة .

وهذه البنية جعلت معظم التنقلات تمر اجبارياً عن طريق مركز المدينة ، وبذلك ازادت حركة المرور فيه تركيزاً واختناقاً ذلك لأن المدينة لا تتوفر على طرق حلقية أو نصف حلقية تسمح بالربط ما بين الطرق المتفرعة من المركز ، وتضمن تبادل المرور ما بينها تخفيفاً لضغط المرور في قلب المدينة .

#### ١٠ - الخصائص الهندسية للطرق :

والمقصود بذلك الخصائص التي تتأثر تأثيراً مباشراً بطبيعة التضاريس ، كالمقاطع الطولية والعرضية ، حيث يلاحظ أن معظم الطرق في مدينة قسنطينة تتصف بمقاطع عرضية ضيقة لا تستجيب لطلب المرور وطلب الزوفاق في نفس الوقت ، وهذا ما أدى إلى صعوبة السير في الجزء المركزي من المدينة على وجه الخصوص ، لدرجة اختلاط حركة المشاة مع حركة السيارات داخل الطريق المخصص لمرور السيارات نفسه . وقد أصبح اليوم من الصعب توسيع هذه الشوارع دون التضحية بتهديم قسم هام من المباني التي تستلطف على جوانبها والتي لا يتأتى للمدينة الاستغناء عنها .

كما تتصف المقاطع الطولية لمعظم طرق المدينة بالتحديات والتعرجات وهي خاصية تعكس مدى التأثير العميق لشبكة الطرق بتضاريس الموقع وعوازل البناء .

إن معامل عدم الاستقامة المحسوب بالنسبة للطرق <sup>المسافة الحقيقية</sup> <sub>المسافة المثالية</sub> والمستمدة في نفس الوقت كخطوط للنقل العام كبير جدا ، فهو يبلغ في بعض الشوارع ضعف المسافة المثالية .

وتؤدي الخصائص المذكورة للمقاطع الطولية والعرضية إلى تحديد قدرة تصريف الطرق لمرور السيارات ، إذ كلما كانت الشوارع أقل عرضا واستقامة ضعفت قدرتها على استيعاب حركة المرور وزاد طول التنقلات عليها ، ذلك لأنها لا تضمن في هذه الحال الاتصال المباشر ما بين أجزاء المدينة ، ولا تسمح إلا بسرعة محدودة .

#### ١١ - قلة مساحات الوقوف :

تشكو المدينة عموما من قلة أماكن وقوف للسيارات ، سواء أكانت على شكل مواقف أم مساحات انتظار ، وخاصة في قلبها ، وهي المنطقة التي تتميز بارتفاع الطلب على الوقوف .

ومعلوم أن هذه الوضعية تزيد من صعوبة المرور في قلب المدينة ، حيث يضطر أصحاب السيارات إلى أداء المزيد من الدوران في شوارع المدينة بحثا عن مواقف لميقاتهم وبذلك يزداد حجم المرور .

#### ١٢ - طريقة تقاطع الطرق :

يتميز تقاطع الطرق في معظم المراكز الهامة بالمدينة بالتقاطع السطحي أي في مستوى واحد ، وهي ميزة تعرض بسرعة طرق المدينة إلى حالات الازدحام وخاصة أثناء ساعات قمة الحركة ، وذلك بتأثير السرعة في المفاصل على السرعة العادية في الطرق الصلبة فيها وكذا الطرق الفرعية ، فتتراجع سرعة سيولة المرور إلى أدنى مستوياتها .

#### ١٣ - عوازل السير على الأقدام :

يعتمد السكان في ظل انخفاض معدل ملكية السيارة ، وانخفاض مستوى الخدمة بالنقل العام ، على التنقل مشيا على الأقدام . إذ تقدر نسبة التنقلات المؤداة مشيا على الأقدام بـ ٦٠٪ من جملة التنقلات المنتظمة .

ورغم ارتفاع هذا الصنف من التنقلات فإن المجال المخصص للمشاة لا يزال يعاني من الضيق وعدم الانتظام ، وذلك بسبب تدخل نوعين من العوازل : عوازل طبيعية وعوازل اصطناعية .

وتجسد العوازل الطبيعية في الأدوية التي تخترق كتلة المدينة والاتحارلات التي أصبحت ضمن التمدد الحضري ، وتعمل كحواجز هامة لا يمكن عبورها إلا بمناطق محدودة تزيد في مسافات السير وتكلف مزيدا من الجهد والأوراق ، بينما تجسد العوازل الاصطناعية في الاستعمالات التي تمتد على مساحات كبيرة دون فواصل تسمح للمشاة بالمرور في المكان المناسب ، كالكتكات العسكرية القديمة والمقابر التي دخلت حيز المجال المبني ، والسكة الحديدية وتجهيزاتها .. الخ .

وبداهي أن مثل هذه العوازل يزيد في إزهاق المشاة ويمنع عندهم الرغبة في استعمال وسائل النقل الخاص والعام ، ويزداد بذلك الطلب على النقل والمرور في المدينة .

#### ب - الحاجة إلى النقل والبحث عن الحلول :

فضلا عن الوضعية التي تعيشها المدينة حاليا في ميدان النقل الحضري ، والتي تمت مناقشتها في العرض السابق ، فإن تضخم المدينة سكانيا وتوسع رقعتها المبنية على أراضي أقل قابلية للبناء خلال الآفاق القليلة سيؤدي إلى مزيد في حجم التنقلات المتولدة فيها ، وسيؤدي ذلك إلى التركيز أكثر على استعمال وسائل النقل ، وسيترفع بذلك حجم المرور وتزداد اختلافاته حدة ، خاصة خلال ساعات الطلب الأقصى على النقل ، وسيحصل نتيجة ذلك تراجع سريع لمستوى الخدمة ( مستوى العرض ) التي تتيحها شوارع المدينة حاليا ، مما سيترتب عنه عدة نتائج سلبية كتأخر وصول العمال إلى أعمالهم وكثرة الحوادث وتزايد استهلاك قطع غيار وسائل النقل وطاقة تشغيلها ، وارتفاع نسبة التلويح والغازات السامة بسبب تزايد أزمته الرحلات التي تقتضي تشغيل هذه الوسائل لمدة أطول .

ولتفادي حصول هذه السلبيات مستقبلا وللتخفيف منها على أقل تقدير تم في إطار هذا البحث ترشيح مجموعة من الحلول المتناسقة على شكل توجيهات مدروسة ، روعي في اختيارها شرط الفعالية وسهولة التطبيق ، وقلة التكاليف ، وضرورة الانسجام مع خصائص المدينة العامة . ويمكن تلخيص هذه التوجيهات فيما يلي :

## ١ - توجيهات بشأن تسهيل التنقلات :

ان ضمان التوازن بين طلب المرور وسعة شبكة الطرق ضمن الظروف الحالية والمتوقعة بعد غير ممكن ، ذلك لأن خصائص العديد من طرق المدينة لا تسمح بأداء كل الوظائف في آن واحد . ويتطلب هذا توزيع الوظائف على الطرق بحيث تكون هناك طرق مخصصة لمرور السيارات وأخرى مخصصة لمرور المشاة ، على أن تكون الطرق المخصصة بالأسبقية لمرور السيارات تشكل الطرق الأساسية التي تربط بين أحياء المدينة وتشكل في نفس الوقت خطوطا لحافلات النقل العام .

ان الطرق الرئيسية التي يمكن تخصيصها بالأسبقية لمرور السيارات تنصف بالقلّة وضعف الاستيعاب ، ولذلك ينبغي اتخاذ مجموعة من الإجراءات لتسهيل المرور عليها مثل :

- التركيز على استعمال نظام الاتجاه الواحد (SENS UNIQUE) في الطرق التي لا تستجيب مقاطعها المرصية للمرور في الاتجاهين .
- تنظيم حركة الشحن والتفريغ خارج أوقات المرور المكثف .
- تكيف مقاطعها الطولية والمرصية - إن أمكن - للمواصفات المطلوبة .
- تقنين وتنظيم وقوف السيارات عليها ، علما بأن تخفيف وقوف السيارات على الطرق يتطلب توسيع مجالات الوقوف العام خارج هذه الطرق ، والعمل على استغلالها نظائما خاصة في مركز المدينة .
- العمل على إنشاء طرق جديدة تسمح بتخفيف الضغط على الطرق القائمة ، وذلك في إطار مخطط عام لتحديث المدينة .
- مراقبة حركة المشاة في عبور الطرق المخصصة بالأسبقية لمرور السيارات عملاً على رفع قدرتها في تصريف المرور مع العمل على تنفيذ مشاريع الفصل بين المركبتين خاصة في مناطق المرور المكثف .

أما الطرق المخصصة بالأسبقية للمشاة فيجب أن تقتصر على الشوارع التي تتميز بأكبر تركيز للنشاطات الاجتماعية والتجارية في مركز المدينة ، والتي تعرف في نفس الوقت حركة كثيفة للمشاة بالمقارنة مع باقي شوارع المدينة ، وتضابق فيها حركة السيارات حركة المشاة بسبب ضيقها .

وفي هذا النوع من الطرق يجب أيضا اتخاذ مجموعة من الإجراءات منها :

- ان تمنع فيها نهائيا حركة السيارات أو يحدد مواردها بأوقات ، أو تحدد نوعية السيارات المارة فيها ، كأن تقتصر على تلك المخصصة للخدمات التجارية وخدمات المصالح الأخرى ، خاصة اذا كان عرض الشارع لا يسمح بإزدواجية مرور السيارات والمشاة معا .
- اذا تعذر منع مرور السيارات في مثل هذه الشوارع ، يجب أن يخضع المرور فيها لنظام الاتجاه الواحد ، تسهيلات لتسياب المرور ورفع القدرة الكلية للشبكة .
- أن يمنع في مثل هذه الشوارع ممارسة أنواع التجارة الطفولية التي تتمثل في عرض ملع متنوعة على حساب مساحة الشارع .

## ٢ - توجيهات بشأن تنظيم النقل الجماعي وتطوره :

لقد تمخضت المقارنة ما بين النقل الخاص والنقل العام ، خاصة من وجهة حمولة الطرق ، على ضرورة إعطاء الأسبقية للنقل العام ، ودعمه بمزايا جذب فعالة ، وذلك لكفائته في الرفع من قدرة طرقات المدينة في تصريف المرور ، وتقديم مستوى عرض للخدمة بالنقل بشكل عالي في نفس الوقت . وهذا لا يتحقق الا بتحصين مستوى الخدمة في مرفق النقل العام عن طريق :

### ٢ - ١ - الانتظام بنظام الخدمة بالحافلات :

- توفير العدد الكافي من الحافلات الذي يضمن الاستجابة لمجم الطلب على النقل بكفاءة .
- احترام مواعيد انطلاق الحافلات بدقة وفق وثيرة مضبوطة .
- اختيار مواقع مناسبة لمحطات الخطوط ، بحيث تتوفر فيها سهولة دخول وخروج الحافلات والقرب من الأسواق ومراكز العمل ، لتمكين المستعملين من الوصول إليها بأقل وقت وجهه ممكنين .
- توسيع شبكة خطوط النقل العام بحيث تغطي أكبر مساحة ممكنة من المدينة وضواحيها .
- العمل على تحقيق توزيع مناسب لمواقف الحافلات على الخطوط ، كأن يراعى في توزيعها القرب من مناطق الكثافات السكانية ، وأن تعذر الشوارع المرصية التي تسمح للحافلات بالوقوف القصير دون عرقلة مرور السيارات . وأن تتوفر لها محطات خاصة لعملاء المستعملي للنقل العام من الأمطار ولشعة الشمس لثناء انتظار الخدمة .
- أن تكون الحافلات المستعملة نظيفة ومريحة لترغيب الناس في استخدامها أكثر .
- تقصير زمن الرحلة بتقصير الوقت المستعمل مشياً من مكان السكن أو مكان الشغل مثلاً إلى أقرب موقف على الخط ، بحيث لا تزيد المسافة المقطوعة عن ٤٠٠ متر على الأكثر .
- إعطاء الأولوية لوسائل النقل العام في المرور بالمناطق المزدحمة كلما كان ذلك ممكناً ، بهدف تقصير الرحلة إلى مستوى يضاهي زمن الرحلة بالسيارة للخاصة ، وذلك بتخصيص ممرات ميو الحافلات في اتجاه حركة المرور ، أو في الاتجاه

- المعاكس ، أو في الاتجاهين مما ، أي جسما تسمح به الظروف .
- تدعيم مرفق النقل العام باستخدام الحافلات الصغيرة (PETITS AUTOBUS) في الشوارع الضيقة والأقل استجابة لاستخدام الحافلات الكبيرة ، وخاصة بالشوارع نصف الحلقية الحالية منها أو المبرمجة للربط بين الشوارع المتفرعة من المركز تدعيا للشبكة المركزية .
- استعمال الحافلات السريعة على الطرق (AUTOBUS EXPRESS) ، وهو استعمال يملئه الطلب المتزايد على النقل ، ويمكن استخدام هذا النوع من الحافلات على خطوط نقل سريع ، إما مباشر أو نصف مباشر ، وتطبيق هذه الطريقة من النقل العام على طريق مزدوج (AUTOROUTE) يمكن أن تؤدي إلى نقل نفس العدد من الأشخاص الذي يمكن نقله على خط سكة حديدية .
- التركيز على استخدام أربعة طرق في النقل الحضري العام وهي :  
النقل بمرحل - نقل نصف مباشر - نقل مباشر - وأخيراً نقل بمرحل نقل مباشر على الخط الواحد ، من أجل رفع مستوى الخدمة ، على أن يخضع توزيع طرق النقل المذكورة على محاور النقل للظروف الخاصة بكل خط .

٢ - ٢

- تدعيم وتنظيم النقل بسيارات الأجرة : تخفيفاً للضغط على وسائل النقل العام بالحافلات ، وذلك برفع عدد منح رخص سيارات الأجرة ، على أن تكون سيارات الأجرة على نوعين متميزين :  
سيارات أجرة محدودة الاتجاه ، أي تنقل على خطوط ثابتة ، وبسرعة لا تزيد كثيراً عن تسعيرة النقل العام .  
سيارات أجرة غير محدودة الاتجاه ، أي تنقل نحو مختلف الجهات ، مع تحديد محطات معينة لها .

٣ - ٢

- العمل على التوسع في استعمال وسائل نقل أخرى ، كاستغلال تجهيزات السكة الحديدية الموجودة ، واستعمال الناقلات على الحبال ( التيليفريك ) التي يمكن الاستعانة بها في مدن الجسور والميول ، كما هو الحال في مدينة قسنطينة . إن الناقلات على الحبال تتميز بقدرة على نقل أعداد كبيرة من الأشخاص ، كما تتميز بقدرة في اجتياز عوارق المسطح والربط بين أجزاء المدينة الموجودة على مستويات مختلفة ، والتي لا يمكن أن تدمجها طرق سطحية .
- وعلى العموم فإن استخدام الناقلات على الحبال في مدينة قسنطينة يمكن أن يحقق النتائج التالية :
- تحويل سبلات الموضع التي لا تساعد على تنفيذ طرق نقل سطحية إلى إيجابيات لحساب تنفيذ شبكة هامة لخطوط الناقلات على الحبال بأسهل الطرق وأقل التكاليف الممكنة .
- تكملة شبكة النقل العام السطحية ، ذات الشكل المراكز الإشعاع بخطوط حلقية أو نصف حلقية للنقل بالتيليفريك ، وهو ما يمجز عن تحقيقه سطحيًا ، نظراً لكثافة المواقف .
- التخفيف من ضغط المرور على الطرق والجسور القائمة ، والتقليل من الحاجة إلى التوسع فيها ، خاصة وإن هذا التوسع يتطلب نفقات باهظة جداً .
- اختزال حجم التنقلات باتجاه قلب المدينة ، بإتاحة لمكانية التنقل المباشر ما بين العديد من المناطق دون استعمال المركز كمر اجباري .
- تقليل الطلب على استعمال وسائل النقل السطحية ، والتقليل من معدلات استهلاكها واستهلاك الطاقة المستهلكة وما ينتج عن احتراقها من طوث تلوثية .

### ٣ - تجهيزات أخرى من أجل مواجهة الطلب على النقل والمرور :

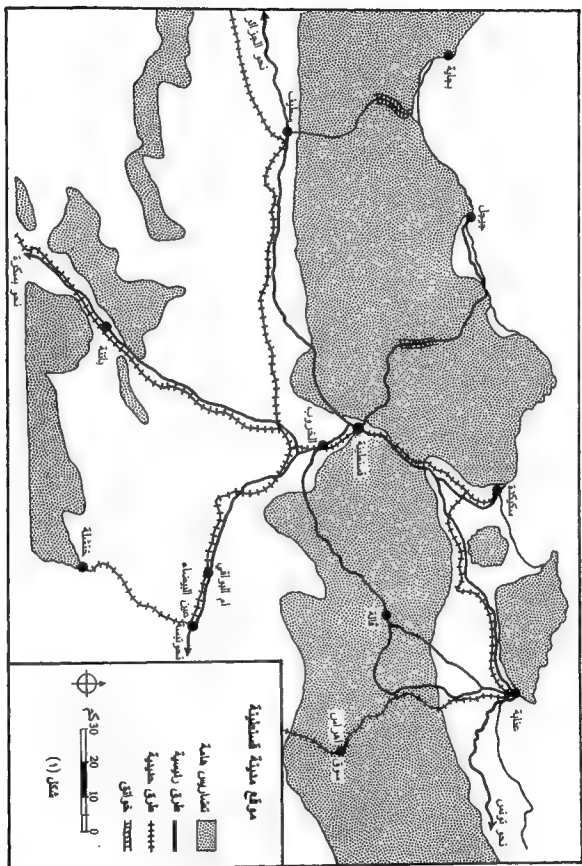
- إن تركيز الطلب على النقل والمرور أثناء ساعات محددة من النهار يتطلب توفير عدد هام من وسائل النقل ، تضمن أداء الخدمة بوثائق سريعة ، كما يتطلب توفير شبكة من الطرق قادرة على تصريف حجم المرور المتصديع عن الاستعمال الأقصى لوسائل النقل ، غير أن هذا لا يتم في وقت قصير ولذلك لابد من اللجوء إلى حلول أخرى تخفف من حدة الطلب على النقل والمرور مثل :
- تنظيم ساعات الشغل لتخفيف من حدة تركيز تنقلات الشغل في الزمن ، وذلك بإعادة النظر في ترتيب ساعات الدوام الرسمي في بعض المؤسسات بالتنسيق على مستوى أوسع للحفاظ على مبدأ التنسيق الإداري .
- تدعيم السير على الأقدام عن طريق التخفيض من عوارق السير على الأقدام ، كحواجز البناء الممتدة على مسافات هامة ، والميول الحادة ، والمجاري المائية ، وغيرها من المواقف التي تقلل من حرية المكان على المشي ، وذلك بهدف التقليل من درجة استخدام وسائل النقل ومن ثم تخفيض حجم المرور على الطرق .
- العمل على تقليص حجم التنقلات وتصغير مسافاتها وذلك بالتوزيع الأمثل للخدمات ، والعمل على خلق مراكز ثانوية للمدينة ، بشكل يفضي إلى تعديل في اتجاه التنقلات ، ويقلص من أحجامها المتدفقة على مركز المدينة .
- وضع حد للتوسع والتركز التجاري في قلب المدينة مع منع تحويل المساكن الواقعة فيه مهما كان موقعها إلى محلات تؤدي وظائف أخرى ، تحديداً لتزايد قوة جذب المركز لسكان المدينة .

تدعيم المراكز الجديدة بمؤسسات تساعد على ترقيتها ويزيد من قوة استقطابها للتنقلات .  
 التحكم في نمو المدينة على الموضع الحالي المليء بالموثوق والمواقع ، وتحويل النمو المرتقب في إطار مخطط مدروس إلى  
 مواضع جديدة ، مع مد طرق كافية لربطها مع المدينة الأم .  
 أن توقف نمو المدينة مسموح في حالة تطبيقه باعطاء فرصة للجهود الرامية إلى تنظيم المدينة ، بالتضاء على السلبيات التي  
 تمنى منها في عدة ميادين تحقيقاً للتوازن الحضري الشامل .

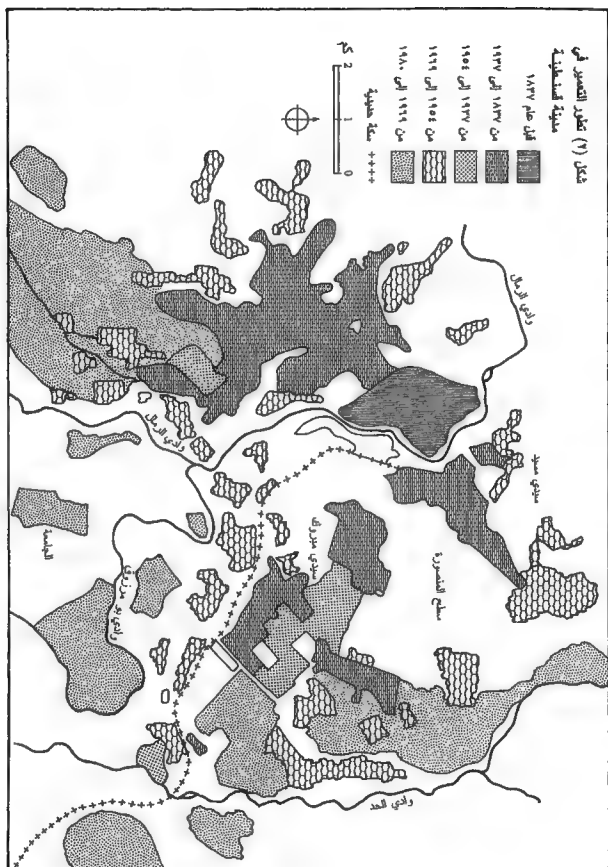


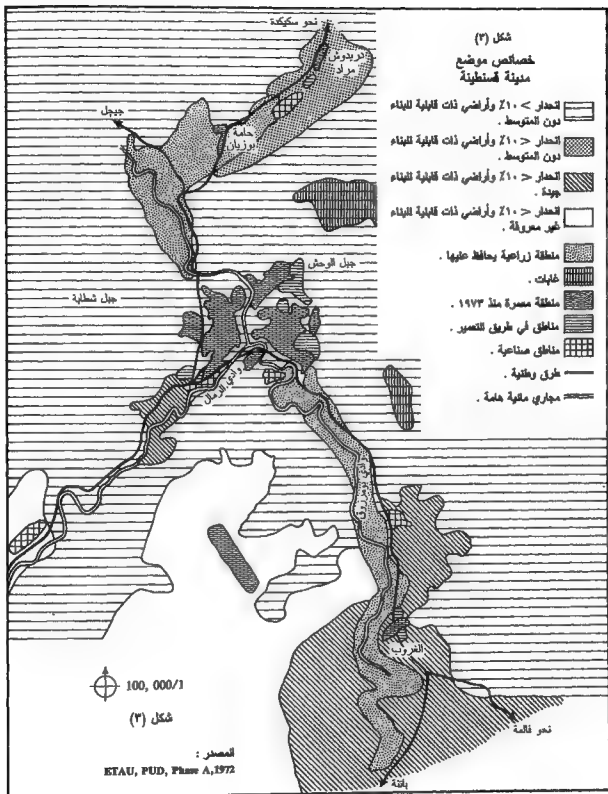
تظهر اشكال كبحث











مدينته قسطنطينية

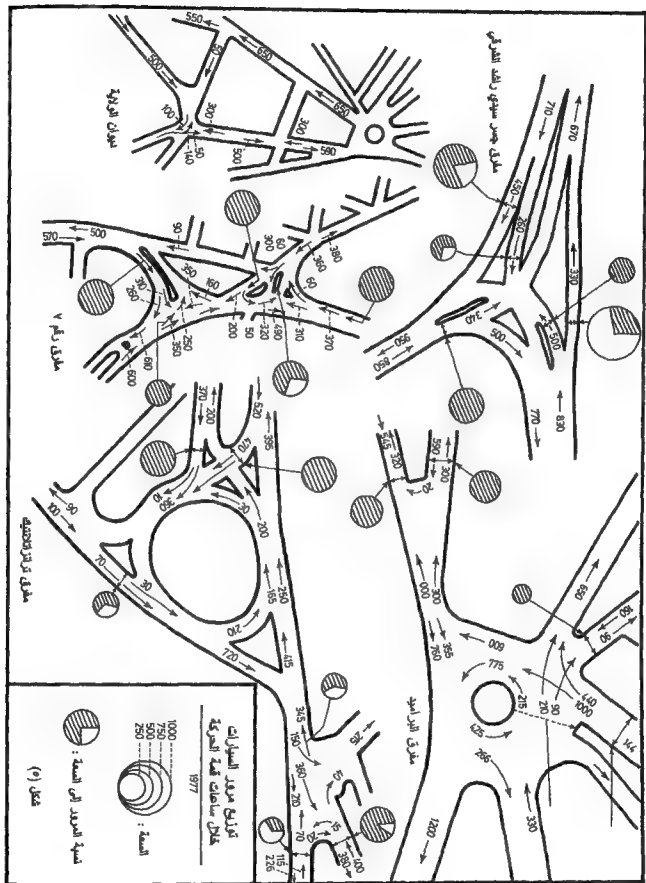
الطريق الحضرية  
ترتيب والتخصص

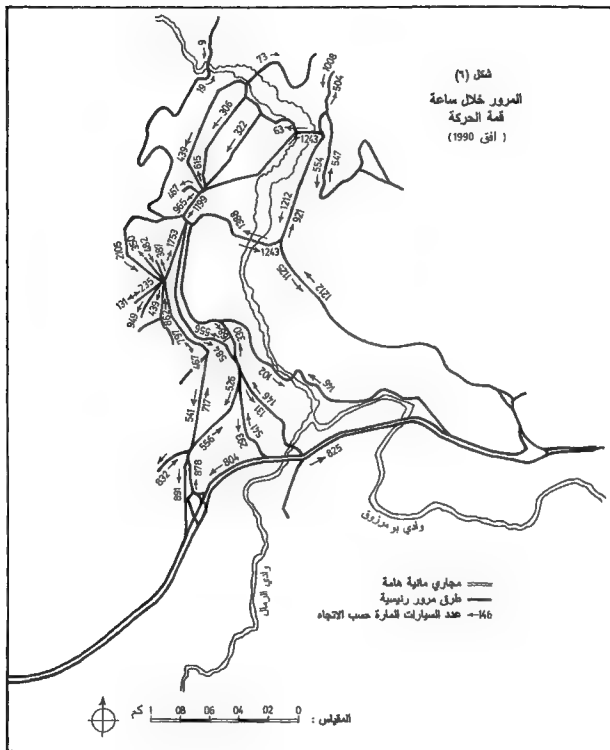
**تحليل:**

طرق المرور السريع  
طرق حاملة ذات أسبوعية  
للشباب  
طرق ذات أسبوعية للشباب  
طرق ذات أسبوعية للتعليمات  
الاجتماعية نهاية الخط  
نهاية المرور  
حدود منطقة الأصول المركزية  
طرق حديثة

مشکل (۴)

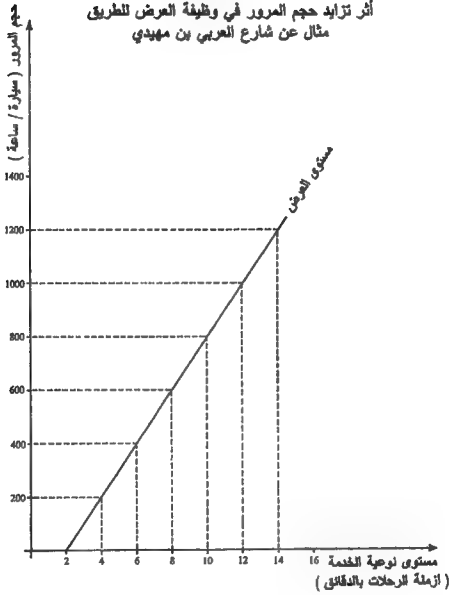






شكل (٧)

أثر تزايد حجم المرور في وظيفة العرض للطريق  
مثال عن شارع العربي بن مهيدي





التنقل القائم والربط  
بالمركز حسب عدد الخطوط

الطابق :

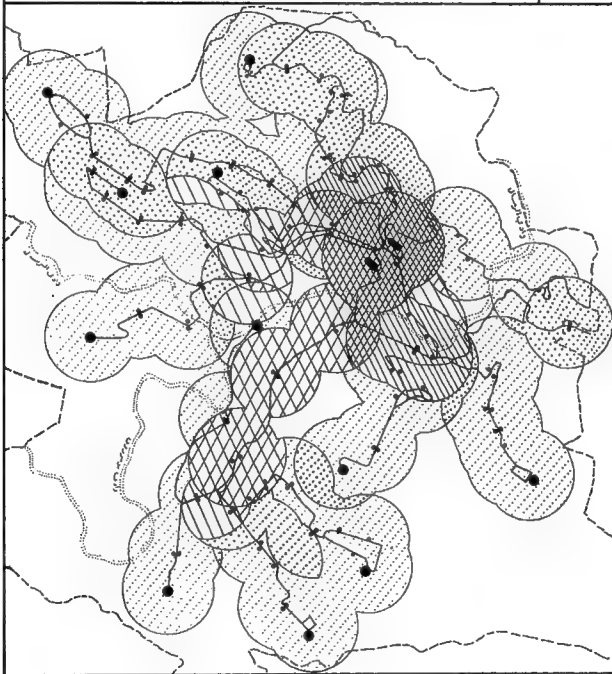
- حدود المدينة
- حدود القري والمخيم بالقرى
- خطوط النقل
- محطات الخطوط
- موقف الدائرة
- مناطق متفرقة بنجمة خطوط
- مناطق متفرقة بأكثر من ٥ خطوط
- ▨ مناطق متفرقة بنجمة خطوط
- ▧ مناطق متفرقة بأربعة خطوط
- ▩ مناطق متفرقة بأربعة خطوط
- ▦ مناطق متفرقة بثلاثة خطوط
- ▤ مناطق متفرقة بخط واحد
- مناطق غير متفرقة



١ ٠٨ ٠٦ ٠٤ ٠٢ ٠

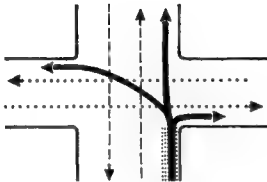
شكل (٩)

مستطوح ١٩٧٧





طرق اعطاء  
الأسبقية للنقل العام  
في المرور



المرحلة الخاصة بالحافلات :

- ← مرحلة ١ ( للنقل العام ) .
- ← - - - - - مرحلة ٢
- ← . . . . . مرحلة ٣

شكل (١٠) وضعية الممرات المخصصة لمرور الحافلات

الاتجاه الواحد الوضعية	في الاتجاه	في الاتجاه المعكس	الوضعية	في الاتجاهين
على اليمين	↓ ↑ ↑	↑ ↑ ↓	محوري	↓ ↓ ↑ ↑
في الوسط	↓ ↑ ↑	↗	احادي الجانب	↓ ↑ ↓ ↑
على اليسار	↑ ↑ ↑	↓ ↑ ↑	ثنائي الجانب	↓ ↑ ↓ ↑

المصدر :

J.L. DELIGNY ET C.GRESSIER, mien se déplacer dans votre ville, paris, 1978, P.190



## النمو العمراني غير المتوازن في المدينة العربية الكبيرة حالة خاصة بمدينة حلب

دكتور / عمر وصفي مرتضى

### مدن الحضارات القديمة :

مع بدايات الحضارة ظهرت المدينة في مواقع متميزة من العالم العربي من الخليج وبلاد ما بين النهرين شرقاً وحتى سواحل البحر الأبيض المتوسط ومن شمالي أفريقيا وحتى الصحراء الكبرى وعلى امتداد وادي النيل وشبه الجزيرة العربية في الجنوب .

فهذه أور<sup>(١)</sup> UR<sup>(٢)</sup> بدورها وقصورها بمعابدها وأسوارها والأيقون<sup>(٣)</sup> Ziggurat فيها أكبر شاهد على تطور الحضارة الممرانية في بلاد ما بين النهرين منذ الألف الثالث قبل الميلاد وهذه شريعة حمورابي<sup>(٤)</sup> أول شريعة عرفتها الانسانية لتنظيم العلاقات بين البشر .

ويعتبر القصر الملكي في مدينة مارى<sup>(٥)</sup> بآبعده الواسعة ١٤٠×٢٠٠ م وكثرة حجراته التي يزيد عددها على ٢٠٠ حجرة وتعدد ساحاته ومرافقه كمنطقة كاملة تزودنا بمعلومات غنية عن مستوى العمارة والتخطيط في هذه الحقبة من التاريخ كما يعطينا فكرة عن المستوى العلمي والفني وكذلك الصناعة التي وصلت اليها شعوب تلك المنطقة منذ ذلك التاريخ .

وتشكل مدن الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط بدايات المدن المنيعة بالحجر المتميز عن مدن ما بين النهرين التي بنيت بالآجر ، ويعطينا القصر الملكي في أورارتو<sup>(٦)</sup> Ugarit قرب اللاذقية تصوراً واضحاً عن أهمية هذه المدن حيث وضعت فيها أول أبنية عرفتها الانسانية .

كما ان مدن دمشق وحلب وأنطاكية وتدمر في سورية وجرش والبتراء في الأردن وبعليك وعنجر في لبنان كانت للنبات الأولى في التخطيط الشطرنجي للمدن التي لا زال يحتذى بها حتى الآن وخاصة في مخططات مدن الولايات المتحدة الأمريكية مع سابقاتها من مدن وادي النيل مثل طيبة المنطوية<sup>(٧)</sup> ومدينة الهرم في اللاهون وحي للعامل في تل العمارنة .

وتشهد المعابد والمباني والدور والقصور وحتى المقابر على عظمة الفكر وبراءة الصناعة ودققتها في بلاد وادي النيل خصوصاً اذا علمنا بان هذه الأعمال كانت تنفذ بأبسط الأدوات وتقنية وأكثراً بدائية ، لقد أنتشر العديد من هذه المدن لكونها عواصم لنواحي وممالك زالت وانتفى زमानها وتابع بعضها الآخر مسيرته المظفرة كونها مراكز حرف وتجارة وعقد مواصلات هامة ذات مواقع استراتيجية وسط سهول وواحات وتعتبر دمشق وحلب وشواهد على حسن الاختيار لمواقع المدن منذ آلاف السنين .

- (١) أور UR إحدى المدن المنيعة في جنوب العراق على الطرف الشرقي لنهر الفرات .
- (٢) الزيقون Ziggurat لفظة بابلية مشتقة من « زقار » أو « زيكوني » التي تعني المار أو الارتفاع ومنها اشتقت لفظة الزيقون في اللهجة الآشورية .
- (٣) اسم الملك حمورابي دولة بابل الأولى التي دامت أربعة قرون ١٨٩٤ - ١٥٩٥ ق . م وكانت تغطي في هذه المرحلة أبنية القصور ودوليين للدولة والمصون على المعابد الدينية وهو وضع شريعة حمورابي أولي الشرائع المنظمة للعلاقات بين البشر حيث ورد اسم حلب في مقدمته حلب .
- (٤) مارى إحدى المدن المنيعة في أقصى الجنوب الشرقي لسوريا على أطراف القرب عند أنفجار سوريا باتجاه العراق قرب مدينة البوكمال وقد ورد اسم حلب في لوحاتها ورقمها « حل - لب » .
- (٥) أورارتو Ugarit منبئة مينة على السهل السوري على بعد عدة كيلومترات شمالي اللاذقية وتعتبر أبنيتها لم الأبنية المعاصرة .

★ طيبة مدينة مصرية مينة في أقاليم الصعيد على بعد سبعة كيلومتر جنوبي منف كانت تدعى « واسط » الصولجان باسم الاقليم الواقعة فيه وثمة مدينة آمون أو بلفظ مختصر « المدينة » وقد وصلها حورم بأنها خزانة ثراء لا يحصى ولها ذات مقلة باب فيها المعابد والصرح الشامخة والمسلات ذات الرؤوس المنحنية وأضحت طوال تاريخ الامنين الحادية والثانية عشرة عاصمة لمصر وكونها لا تشرق على طريق تجاري هام ولم تكن ميناء ملأ على النيل انتشرت بعد ما عاتته في عهد لخناتون من تحميم لمعابدها ومبوفداتها وكذلك الآشوريون والفرس ثم جاء زوال عام ٢٧ قبل الميلاد لتنتهي ما بدأه البشر وهكذا زالت بيوتها الفخمة ذات الطوايق المتعددة وبقي لنا منها ريع ألف السنين الكونك أشهر معابدها .

## مسكن الاسلام :

جاء الاسلام لينتشر في أقصى المشارق من جنوبي شرقي آسيا والصين حتى المحيط الأطلسي في الغرب ومن أرباط اوربا في الشمال حتى أفريقيا الاستوائية في الجنوب .

ولم تقتصر مهمة الفتح الاسلامي على نشر الدين الجديد في ربوع الاسلام بل كان الاسلام مدرسة جديدة في الحكم والادارة وتنظيم العلاقة بين البشر . لذلك بدأ عهد جديد في حواضر البلاد الاسلامية وأخذت تنسج شينا فشيئا لتصبح متلائمة مع الاسلوب الجديد من الحياة وقد تم ذلك بسرعة مذهلة نتيجة طبيعية لدقة التعاليم وحكمة المفاهيم .

وبكذا انتقلت مدن مثل دمشق والقنص لتصبح مراكز دينية متأخية متتابعة مسيرتها السابقة كمراكز للانتاج الزراعي والحرفي بالإضافة إلى دورها الإداري الجديد كعاصمة للمؤمنين كما هو الحال بالنسبة لدمشق .

## التكوين العام للمدن الاسلامية :

وتتابع المدينة الاسلامية مسيرتها لتأخذ طابعا جديدا في التكوين العام كما في التفاصيل .

فالمسجد الجامع أحد الأركان الأساسية في المدينة الاسلامية لا بد وأن يأخذ المقام الأول في التخطيط العام لذلك احتلت الجوامع المحدة في الشرق من المدينة وهذا الجامع الأقصى على ربوة مشرفة في القنص وذلك الجامع الأموي بدمشق ونظيره بحلب يحتلان الموقع الأم في مركز المدينة .

والمخطط التطورجي للمدن ذي الشوارع المستقيمة على الاصول المصرية القديمة واليونانية والرومانية والبيزنطية فيها بعد وإن حافظ في المدينة الاسلامية على هينته السابقة شكلا إلا أنه تغير كليا من ناحية المضمون وأصبحت الطرق العامة المغطاة عناصر حماية من عوامل الطقس المشاة المتوجهين نحو المساجد والمدارس والحمامات أو أولئك الذين يتوجهون للتبضع والشراء من الأسواق المنفردة من هذه الطرقات والتي ترتبط بالأزقة والحارات السكنية .

ولم يقتصر التغيير على البنية العامة للتشكيل الحضري بل انتقل إلى التفاصيل حيث الخصوصية الكاملة للمسكن ليتلائم كليا مع معتقدات الاسلامية التي لاقت هوى واستجابة كبرى لدى سكان جميع المدن في العالم الاسلامي .

ويتغير طويلا لذلك النسيج العمراني للمدن ويتم افتتاح المسكن على الفسحات الداخلية تماما كما هو الحال بالنسبة للجامع حيث الصحن ذي الأبواب المتعددة المؤدية إلى العديد من الطرق والأزقة والأسواق المجاورة فيقصد المسلمون من كل حذب وصوب يؤنوا الصلوات وليتداولوا في شؤونهم الدينية والفنية العلمية منها والمعيشية .

وينسجم النسيج الجديد مع طبيعة الحركة في الطرق والأزقة لذلك كانت عريضة واسعة في أماكن الازدحام والحركة العامة للعوائل وضيقة متعرجة في مواقع السكن حيث الظل السافق والقباء المتواترة ملاهيء حماية للمشاة من قيط الصيف وأمطار الشتاء .

لقد تميزت المدن الاسلامية بهذا الطابع سواء الموجودة أو المصنعة منها يمثل هذا التكوين ويغداد وسامراء والكوفة والبصرة في العراق وقاهرة المعز والقيروان والرباط في الشمال الافريقي وإن اختلفت جزئيا وخاصة بالنسبة لبيغداد التي سارت في تكوينها المحبلي الدائري لمسيرة سابقتها مدينة الحضر إلا أن التكوين العام ظل مماثرا لهذه المواقع فالمركز للمسجد والتحصن أحيانا والأطراف لمسكن الحرفيين والجنود والتسعة الداخلية ذات شكل شطرنجي تصب طرفها الرئيسية عند الجامع والتحصن .

ولا يذع عن هذه القاعدة سوى القليل من المدن ذات المواقع الحصينة حيث رقعة الأرض الضيقة لا تسمح بالانتشار الأفقي لذلك كان التكوين الشاقولي المنفتح نحو الخارج كما هو الحال في مدن جنوبي شبه الجزيرة العربية واليمن .

## واقع المدن الاسلامية والمؤثرات السياسية والاجتماعية والاقتصادية :

تعددت النشاطات في المدن الاسلامية إبان عصر الفتوحات وما تلا ذلك من شأو وعظمة فهي مراكز الحكم كدمشق وبغداد أو عواصم اقليمية كالقاهرة والقيروان والرباط إضافة لكونها مقرات للعلم والمعرفة ومراكز للحرف والفنون ونقط ارتكاز هامة للتجارة الدولية والمحلية ويقتدر ما كان الحكم مستقرا كانت هذه المدن في أوج عظمتها حتى إن المؤرخين قارنوا سكان روما عاصمة الامبراطورية الرومانية بسكان مدينة بغداد .

ويؤدي التفكير السياسي إلى ضعف اقتصادي وحالات من الركود في مراكز الحكم من ناحية في حين تسمح للامركزية أحيانا بتطور البعض الآخر في كل الأحوال فإن هذه المدن وخاصة الهامة ظلت مراكز تجارية وحرفية متميزة وقد انعكس ذلك على هينتها وتخطيطها وقد تميزت في ذلك عن غيرها من المدن ، وزوار حلب ودمشق والقنص وتونس والقاهرة والقيروان تبهرهم دقة التنظيم والاختصاص في أسواقها القديمة التي تضمها في حصن تنظيمها وترتيبها وتخصصها وبسهولة التبضع منها وحماية المنتقلين فيها من عوامل البيئة سائبا وأخطار النقل الميكانيكي حاليا أحدث المراكز التجارية العالمية تطورا .

وبكذا نجد بأن مثل دمشق ومكة والمدينة والقاهرة وبغداد ( والقنص قبل الاحتلال الاسرائيلي ) تمكنت من متابعة مسيرتها منذ

وجودها وحتى الوقت الحاضر لا تكونها ذات مواقع متميزة فحسب أو لتكونها مركز إدارية أو دينية وإنما كونها كانت وبقيت مراكز اقتصادية ذات دور متميز .

وفي مرحلة الحكم العثماني التي تلت عهود الولايات تتفرّع المدينة العربية أكثر فأكثر لتكونها فقتد دورها الإسلامي ليبدأ العالم وينتهي في الإسفانة حيث تنصب خيرات العالم العربي والإسلامي في خزائن سلاطينها وتحول الحواضر المزدهرة إلى مدن يسيطر عليها الجمود والتخلف متابعة مسيرتها بحكم مواقعها الجغرافية المتميزة أو الإدارية المحلية أو للتجارية الدولية .

نتيجة لذلك تتقد هذه الحواضر علماءها والباحثين فيها وتنقل أصول المعارف إلى أوروبا مترجمة عن الكتب والمؤلفات العربية التي حملها الصليبيون معهم بالإضافة إلى نظمهم الأصول التقنية المتطورة في البناء والصناعة نتيجة الاحتكاك بين الأسبان وعرب الأندلس .

### الاستعمار الأوروبي وأثره على بنية وتكوين المدينة العربية الإسلامية والنتائج التي ترتبت عن ذلك :

نتيجة لذلك تنتقل المدن الأوربية من مراكز صغيرة للقطاع لتصبح مراكز حفية وتجارية أولاً ثم ومنذ القرن الثامن عشر تندو مراكز صناعية هامة تفتش عن أسواق واسعة تصريف فيها منتجاتها الوفيرة فكان الاستعمار وكانت قسمة إمبراطورية ( الرجل المريض ) بعد الحرب العالمية الأولى بين الدولتين الاستعماريتين المتصترتين آنذاك لكنكرا وفرنسا وهكذا انتقلت بلاد العالم الإسلامي في مغربه أولاً ومن ثم في المشرق من ظل الحكم التركي إلى الغير الاستعماري الأوربي الذي نقل قسراً بهذا الشكل أو ذاك الأسلوب الغربي في المعاش والسكن وفي الحركة وانتقل إلى مدن وحواضر مستعمراته .

لقد شجعت السلطات الاستعمارية الفرنسية هجرة الفرنسيين إلى أقاليم الشمال الأفريقي وخاصة في الجزائر ووطنهم في الأقاليم الساحلية الزراعية الخصبة لأسباب اقتصادية وموسمية كما شجعت على إقامة العديد من الصناعات في هذه المناطق لذلك بدأت الدراسات التنظيمية والتخطيطية والمعمارية لأقامة مثل هذه المستوطنات وكانت المعالجة عموماً ذلت طابع أوربي بحت .

لقد كان الهدف السلمي للسلطة الاستعمارية وإسحا من إنشاء هذه المستوطنات فهي بذلك تخدم مركز النقل الاجتماعي والاقتصادي من الداخل غير المأمون نحو الشريط الساحلي الضعيف والذي يمكن تدعيمه عسكرياً بسهولة وأمان .

لذلك قام المارشال ليوتي Leyouty ومنذ عام ١٩١٢ بنقل العاصمة المغربية من فاس إلى الرباط على المحيط كما بدأ ببناء مرفأ هام في الدار البيضاء لتصبح فيما بعد المركز الاقتصادي الأول في الشمال الأفريقي إضافة لإنشاء العديد من المستوطنات الأوربية الساحلية مثل القنيطرة portyauy مما حقق له مركزية اقتصادية وبشرية كبيرة على الساحل المستقل في فترة زمنية قصيرة وهكذا أزيح مركز النقل السياسي والإداري والاقتصادي عن الداخل وظلت مدن فاس ومراكش محافظة على شكلها وطابعها متابعة مسيرتها بإنتاجها الحرفي وبناؤها وبشكلها التقليدي .

ولشروط تم إنشاء مستوطنات أوربية صغيرة إلى جانب كل من المدن على مسافات كافية تفصل بين هذه المستوطنات والمدن الأم بشكل يضمن الشروط الأمنية وليرخف من الاحتكاك الممكن بين الوطنيين والمستعمرين .

وتتبع مدن تونس والجزائر تطورها كمدينتين مستقلتين « القصبة » أولاً والمدينة الأوربية الحديثة .

وفي المدن السورية تطورت أحياء جديدة على الأسلوب الأوربي خارج حدود المدينة القديمة في دمشق وخاصة في حلب لتستوعب نشاط وسكن البورجوازية للتجارية السورية .

وتبقى أبنية المدينة القديمة على حالها مع إحلال بعض التجهيزات التقنية الحديثة من ماء وكهرباء ومواصلات آلية تجلت بربط مركز المدينة القديمة بخطوط الترامواي مع الأحياء الجديدة ومحطات السكك الحديدية .

وتطورت في القاهرة أحياء « الكاردن سيتي » مقددة شكلاً وموضوعاً للتنظيم الإنكليزي المتمدد على الانتشار الإقليمي للأبنية والانفتاح نحو الحدائق والشوارع العامة .

### حركة السكان :

لقد كانت النتيجة الحتمية لمثل هذه الإجراءات بداية الهجرة من الداخل في الشمال الأفريقي نحو المراكز الانتاجية الجديدة على الساحل وتركز ٤٠٪ من السكان في مساحة لا تتجاوز ٢٪ من المساحة الإجمالية للشمال الأفريقي وبدأت التجمعات السكنية الصغيرة للوافدين الجدد بالظهور على مشارف المرافئ والمدن الصناعية منذ بدايات هذا القرن خاصة في الدار البيضاء والجزائر ولقاهرة وتظهر جليا فيها جميع التناقضات والمشاكل التي عانت منها المدن الصناعية في الغرب مثل لندن وباريس قبل أكثر من قرن .

وتبقى المدن الداخلية في الشمال الأفريقي ومدن حلب ودمشق يبنأ عن هذه المشاكل لأن الاستعمار منع إمكانية التطور الصناعي في هذه المدن وظلت مستقرة سكانياً كونها تستقبل مهاجرين من الأطراف لأن نشاطها الاقتصادي أقصر على مكانها المحليين من تجار وحرفيين .

## الاستقلال السياسي والتطور الاقتصادي والأثر المترتبة على تطور المدينة العربية :

ان انهيار الامبراطورية العثمانية وخلص للبلدان العربية واحدة بعد الأخرى بعد الاستعمار الأوربي واستقلالها بعد الحرب العالمية الثانية واكتشاف مكانان النفط في شبه الجزيرة للعربية والخليج وفي العراق والجزائر ومناجحة التنقيب من قبل السلطات الوطنية عن الثروات الطبيعية كالنفوسات وخامات الحديد والغاز مع نقل التقنية الحديثة للصناعة وتطوير الزراعة تطلب تطويراً مستمراً لوسائل النقل مع الانضمام بشكل خاص بتطوير المواطنين ونظم نوعياً من مرحلة التجهيل الإلزامي إلى مراحل العلم بكافة مراحل وأوضاعه كل ذلك أدى خلال فترة زمنية قصيرة إلى تحول كبير في بنية وعدد سكان المدن العربية الرئيسية وتحولت سريعاً من مدن اقليمية متوسطة أو صغيرة إلى عواصم ادارية ومراكز علمية وتجمعات صناعية ومراكز اقتصادية وعقد مواصلات هامة وزاد عدد السكان فيها على شكل سلسلة هندسية بسرعة مذهلة .

لقد احتاجت لندن إلى ٢٠٠ عام كي يصبح عدد سكانها ٤,٠٠٠,٠٠٠ أربعة ملايين كما ان باريس احتاجت إلى قرن من الزمن حتى يزداد عدد سكانها من ١,٢٠٠,٠٠٠ إلى ٢,٠٠٠,٠٠٠ مليوني سكن .

في حين زاد عدد سكان دمشق خلال ثماني سنوات من ١,٣٧٠,٠٠٠ شخص عام /١٩٧٠ إلى ٢,٠٠٠,٠٠٠ مليوني نسمة عام ١٩٧٨ ( كما ورد في دراسة « غسان نوبلاني » حول للفصائص المشتركة للمدينة العربية المتمثلة بمدينة دمشق ) . كما ان مدناً صغيرة مثل الكويت وبيروت ازديت بكاملها تقريباً لتحل محلها عواصم جديدة أوربية الشكل والمضمون لا علاقة لها بالماضي والتراث والبيئة ورغم المحاولات الحديثة التي يبذلها المصممون والمخططون بغية إطفاء طابع مميز إلا أن هذه الجهود تبقى ذات تأثير محدود وتظل مدينة الكويت مثلاً مثل العديد من المدن في المملكة العربية السعودية وباقي الأنظار العربية بعيدة كل البعد عن التلازم مع الطبيعة والمناخ والتكوين النسي والواقع الاجتماعي والديني لسكان هذه المدن .

ولإدراك البيضاء أضحت ضرورة واضحة للتناقضات الكبيرة بين الأحياء الغنية والأحياء الفقيرة تماماً كما كانت الحال في أوج أزمة المدينة الرسامالية .

وتقطع أوصال العواصم الكبرى كالقاهرة وبغداد وتزال أجزاء هامة من المدينة القديمة لتحل محلها أحياء أوربية في تخطيطها وعمارتها متناقضة كائناً مع المحيط المجاور وخاصة مع أحياء النازحين أو أولئك المهجرين من أراضيهم نتيجة الحروب في المنطقة في الجولان والضفة الغربية والقناة وسياء ولبنان والخليج العربي .

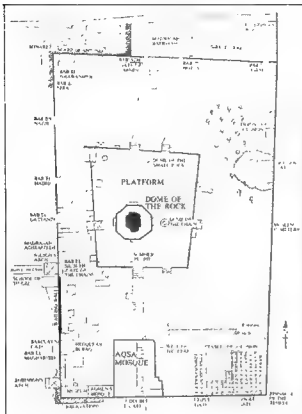
ان التطور العاصف في عدد السكان لبعض المدن في الوطن العربي وخاصة عواصمه ومراكز الادارية والتجارية وعقد مواصلاته ومرافقه أدى إلى ضياع الهوية في غالبية الأحيان وإنشاء مدن كارثية اقتصادية سواء في أبنائها أو عمارتها ، كما ان هذه المدن تشكل « خلاف بعض الحالات الخاصة » في الكويت وبعض مدن الخليج والعربية السعودية من مشاكل هامة لا يبدو حلها ممكناً في الأفق المنظور وأهمها :

- ١ - النقص الكبير والتنافس في المخصصات السكنية وتدل الإحصاءات على ان نصف سكان المدن الكبرى يعانون من نقص فادح في هذه المخصصات .
- ٢ - النقص الكبير والتوزيع المشوّلي للمؤسسات التجارية والادارية والتعليمية والثقافية والترفيهية والصحية .... الخ .
- ٣ - مشاكل المواصلات وصعوبة الحركة في المدينة والنقص الكبير في مرافق السيارات ووسائل النقل المشترك والخدمات الفنية من مجاري ومياه وشرب وكهرباء وهاتف .
- ٤ - النقص في المساحات الخضراء وفقدانها من بعض المناطق السكنية أحياناً والتوزيع السيء عند اختيار مواقعها .
- ٥ - تلوث البيئة نتيجة انتشار الصناعة ضمن وحول المدن دون دراسة أو مراقبة ، ان تنظيف مجاري بردى من نواتج الصناعة قُدرت تكاليفه في عام ١٩٨٠ بما يزيد على مليار ليرة سورية .

وبشكل التخطيط الجديد والعمارة الحالية والتناقص المترتبة على ذلك المشكلة الرئيسية التي يعاني منها سكان المدن الكبرى اجتماعياً وصحياً واقتصادياً فلا الراحة مؤمنة بزاوّل الخصوصية من هذه الممانر « التي تنطلق عليهم اسم الحدائق » كما ان شروط العزل والتهوية والتنسيب لم تعد من القضايا التي نهتم بها كمخططين ومعماريين إضافة إلى أن كلفة الاقتناء والاستثمار والانتقال تشكل كارثة اقتصادية للبعض كما أنها مستحيلة للبعض الآخر من صغار الكسبة وهم غالبية سكان هذه المدن .

ان الانقطاع الكبير بين المفرد والمترغوب بين الماضي والحاضر قلل إلى حد كبير من الطموحات الكبيرة التي كانت تراود الخيال بعد الاستقلال نحو مستقبل أفضل .

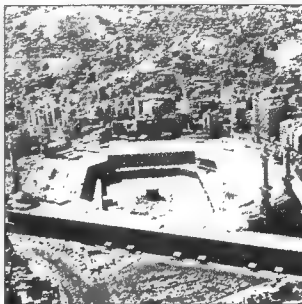
ان ما رجحناه من التقليد كان ضياع الهوية في كثير من الأحيان حيث تم تقطيع أوصال المدن القديمة وإزالة عناصر أساسية وهامة منها تحت راية التحديث .



شكل (١) الحرم الشريف  
في القدس  
ولبة الصخرة

صورة (١)

المدينة العربية الإسلامية وموقع الجامع فيها  
مكة المكرمة والسيطرة الكاملة للحرم الشريف

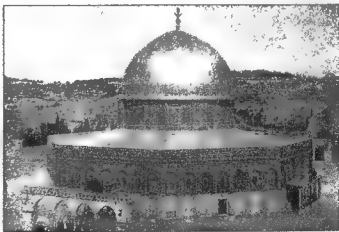


ومكذا فقد العديد من هذه المدن هويته نتيجة بتر أجزاء هامة منها كما هو الحال بالنسبة لمدينة دمشق حيث غرس فيها بشكل مصطنع عناصر جديدة ذات كثر غربية في مواقع لحياتها للتقديم ، ورغم المحاولات الخاصة التي بذلت في مدن أخرى للحفاظ على المدينة القديمة كما هو الحال بالنسبة لمدينة فاس ومراكش وفي تونس وحلب حيث تشكل الجهود المبذولة لذلك عنصرا هاما من عناصر النشاط الاجتماعي والثقافي إضافة إلى الاهتمام الإداري .

رغم ذلك فإن مدينة حلب تعاني منذ خمسينيات هذا القرن وحتى الوقت الحاضر العديد من المشاكل منحاول في هذا البحث دراسة أسبابها والعوامل المؤثرة فيها وتحليل الإجراءات المتخذة أو التي يمكن اتخاذها في المستقبل ضمن الإمكانيات المتاحة سياسيا واجتماعيا واقتصاديا لمساعد ما أمكن في فتح الطريق أمام الحلول الممكنة لمشاكل المدن الكبيرة وخاصة منها تلك التي تزخر بتراث وعمارات فريدة بعد تحليل العوامل المؤثرة الطبيعية الجغرافية والتاريخية والاقتصادية والثقافية والسياسية والإدارية وتلك التي لآ زالت تؤثر على وجود ومتابعة المصيرة لهذه المدينة الفريدة .

صورة (٢)

عمارة متميزة  
وطابع خاص  
ولبة الصخرة



## حلب

هناك العديد من المدن الهامة التي ظهرت منذ آلاف السنين ثم زالت واقتدرت بعد أن لعبت دورا اقتصاديا هاما حيث كانت في زمانها نقط ارتباط واتصال هامة ككثير والبتراء وقيسية وسيراطة<sup>(١)</sup>.

وهناك مدن كانت مراكز زراعية مثل الرصافة ثم زالت بعد أن سُدَّتْ أقينتها الرومانية وامتنع الماء عن صهاريجها .

ومن بغداد والقاهرة وفاس ظهرت كمراكز الحكم والإدارة وتحولت فيما بعد لتكون مراكز للعلم والصناعة في مواقع هامة ونقط ارتباط رئيسية كانت لها كل الظروف الملائمة جغرافيا وسياسيا واقتصاديا لتتابع مسيرتها المظفرة وتتأخذ أبعادا جديدة رغم ما مر عليها من كوارث وتكتبات .

وحلب الشهباء شقيقة المدن القديمة وصنو الحديثة حالة فريدة بين المدن<sup>(٢)</sup> بداياتها تذهب بعيدا آلاف السنوات وحاجزها طراز فريد من نوعه يجمع تراث البشرية ويؤلف بين القديم والحديث رغم الاسماء الكبيرة والمعاناة التي لا زالت ترفق كامل هذه المدينة .

ونسوج حلب العمراني يتحدى الأنظمة والطرز المختلفة ويضيئها جميعا في بوقته يخرج منها كلا متماسكا ليس بالشطرنجي اليوناني أو الروماني<sup>(٣)</sup> . وليس بالنسيج العضوي لمدن الانكساع في القرون الوسطى<sup>(٤)</sup> رغم العديد من احيائها السكنية الماعزة التي تسامر في شكلها وتخطيطها بصمارتها مدن هذه المرحلة التاريخية وهذه الاحياء الحديثة التي ارتبطت عضويا مع احيائها وحرارتها القديمة ومدنيتها التاريخية رغم انبعاثها الاسلوب الهوسماني في المعالجة والتخطيط<sup>(٥)</sup> حيث الشوارع العريضة الممتدة في احياء العزيزية والجميلية والاسماعيلية والابنية المطابقة على طراز عصر النهضة الأوربية ذات الانفتاح نحو الخارج والتي ظهرت في حلب منذ نهايات القرن الماضي وبدايات القرن الحاضر نتيجة الاحتكاك بين تجار حلب وتجار أوروبا ، وبذلك ظهرت اتجاهات حديثة في المعمار والتخطيط لاقت هوى واستجابة لدى الفئات المومسة التي أرلت أن تركز مواقفها وتؤكد على قوتها الاقتصادية من خلال عمارة مختلفة عن المؤلف حتى ذلك الحين شكلا وموضوعا . وبدلا من الطار التقليدي صار التوجه نحو العمارة الملباقية المنقحة على الشارع بدلا من الصحن الداخلي وزالت الزخارف والتقوش وحلت محلها زخارف وأصعد من الطرز اليونانية أو الرومانية الحديثة وهكذا كانت بدايات العمارة العالية في حلب ورغم ذلك تشكل حلب صورة صاخبة للتطور الاجتماعي والعلمي في مدينة تعتمد في اقتصادها على الزراعة والحرف والتجارة المحلية والعالمية بالإضافة إلى أهميتها السياسية والعلمية .

### الموقع والتكوين العضوي للبيرواني والعوامل التاريخية المؤثرة في تطور مدينة حلب :

حلب مدينة سورية تقع شمال غرب سورية على خط الطول ٣٦°١٢' وخط العرض ٣٠°٣٧' وتبعد عن البحر الأبيض المتوسط بخط طيران طوله ١٢٠ كم تقريبا .

- (١) تدرع في الصحراء السورية والبتراء في الأردن وتيفال في الجزائر وسيراطة في ليبيا مدن تخطيطها شطرنجي من العهد الروماني .
- (٢) لم يعلني « أرمستو » المعلم الأول حين استأذن الاسكندر من اجل الاقامة والاستجمام في حلب وليتي فيها لشهرا كما يحدثنا عن ذلك « ابن العديم » ولباني من بعده « لامارتين » الشاعر الفرنسي فيمكن فيها علما في محلة الكتاب بموقع القصر البلدي الذي بنشأ حاليا ويستفيد شكسبير بحلب في شعور مزين بمسرحيه الشهيرتين صليل ومكاتب وثلاثة قرون بعدها الرحالة الانكليزي بوكوك بأنها أجمل مدن الشرق .
- (٣) رغم الملاحح الواضحة لهذا الطراز المتمثل بتخطيط حي الجبلون الشطرنجي الأسواني القديمة المضادة بالحركة منذ وجودها فهي قبل عام حتى الآن بسبجها التبريد ذي الطابع المتمحوس والتي تفرق بتخطيطها وحمايتها المتعمدين منها أفضل المجمعات التجارية ويسفها جميع من كتب عنها من عرب وأجانب بأنها أجمل وأهم الأسواق في المدن الإسلامية قاطبة .
- (٤) وترجع هذا التسويج مجموعة من الجوانب تعود لحلب تاريخية مختلفة ويأتي في مكان القلب منها الجامع الأموي أول جامع اسلامي بني بأقله في موقع المعبد اليوناني والبارتيك الروماني والكنائس المسيحية وحافظ على شكله وبقائه منذ ما يزيد على ثلاثة عشر قرنا من الزمن وكانت ملكة المربعة نموذجاً يحتذى إلى الحيد من الجوانب فيما بعد .
- (٥) تغير احياء المدينة وسفل الحراميين ونقوسا وجب قو مان بتكوينها الخاص على اسلوب المدن الانطاكية بطرقها وبقاياها وبقاياها بطرقها وتصويرها ورواسمها وتكتسبها وحمايتها واستمرار الحياة فيها دليل كيد على تطور الفكر والصناعة منذ مئات السنين حيث تمكن البناء من استيعاب فنون وعلوم العصر بقدرنا لنا عمارة وتخطيطا قباين للظهور والملاكمة مع حاجات القصور المختلفة للعادية منها والديوانية وتؤمن شروط الراحة امكاناتها حيث الخصوصية المطلقة والسفل الحراري المعتدل والتلاكم مع شروط البيئة والمناخ .
- (٦) هوسان : رئيس بلدية باريص في مرحلة الاميرالطورية الثانية ما بين ١٨٥١ - ١٨٧٠ أيام نابليون الثالث وتعود اليه أفكار لغزاق المدينة القديمة بطوارح عريضة ومستقيمة تتصلق من سامية دائرية وقد لحظ المخطط التنظيمي لباريس الذي وضع في هذه المرحلة شوارع بطول ٢٨٤ كم شق منها ٩٥ كيلومترا ضمن باريص القديمة وأزال بذلك ٥٠ كيلومترا من الطرق والأزقة القديمة المتعرجة وبذلك استطاع نابليون الثالث من فرض سيطرته التامة على باريص لتقوم مركز الاضطرابات والاضرابات المالية خاصة بعد فشل ثورة ١٨٤٨ المالية وعند تصدقه على المخطط قال « لن ندفعوا واحدا في ساحات باريص كليل بابلدة للمشاهين » شكرا ياإلهي « Dieu Merci » .





صورة (٤) الأسوار للتكنيفية



صورة (٣) الجدر الخاص لحواري حلب للتكنيفية ( الجولم )

ويعود وجودها لموقعها الجغرافي الهام في نقطة ارتباط بين آسيا الصغرى في الشمال ومصر وشبه الجزيرة العربية في الجنوب وبين البحر الأبيض المتوسط في الغرب وبلاد ما بين النهرين وأقصى الشرق الآسيوي في الشرق في موقع ( تصارعت فيه القوى العظمى منذ بدايات التاريخ وحتى عهد قريب ) على ارتفاع ٤٠٠ م عن سطح البحر .

وتبدو للقادم إليها فضاء ومسطح تلال موزعة في سهول خصيب تحيط بقلعتها الشهيرة التي تنتصب في جلال وولار تتحدى الزمن والكوارث فهي مركز الحماية والسلطة ومقر القيادة على مدار السنين لتصبح منذ حين مركزاً للفنون والآثار والمهرجانات الفنية والمحلية والدولية .

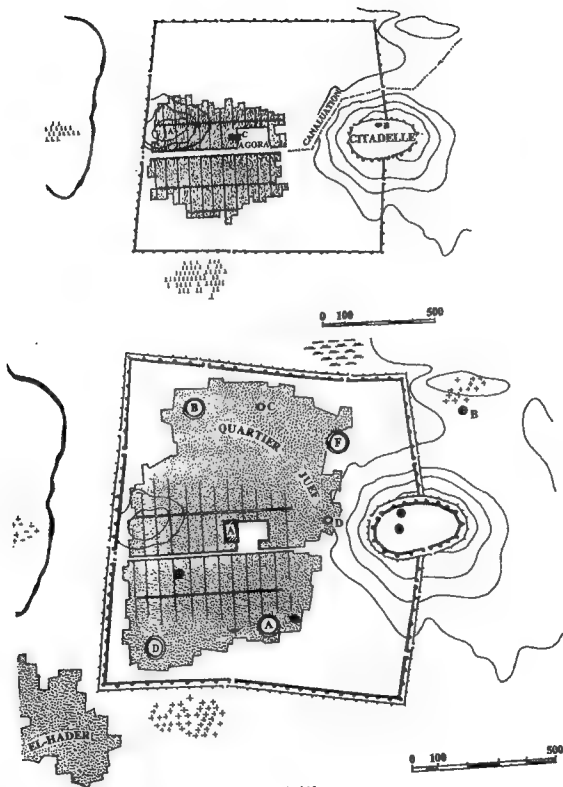
ومناخ حلب حار في الصيف بارد ممطر ومثلج أحياناً في الشتاء لأنها تتمتع برطوبة نسبية محدودة مما جعل امسباتها الصيفية غالية في اللطافة .

وتاريخ حلب مرتبط منذ أكثر من أربعة آلاف عام لارتباطا وثيقاً بتاريخ سورية فقد جاء ذكرها في الكتابات التاريخية المصرية عند الحديث عن معركة قادش عام ١٦٢٨ قبل الميلاد لتصبح عاصمة إقليمية للامبراطورية الآشورية في القرنين التاسع والثامن قبل الميلاد .

وفي مرحلة الاجتياح اليوناني على يد الاسكندر المقدوني لغربي آسيا في نهايات القرن الرابع قبل الميلاد ظهر فيها الحي اليوناني ذي التخطيط الشطرنجي في موقع الجولم حالياً وفي العهد الروماني تزدهر أهميتها التجارية وكبر أسواقها التي تتبع مسيرتها المظفرة لتصل البنا على ما هي عليه في الوقت الحاضر .

ومنذ الفتح الإسلامي عام ٦٣٦ أخذت المدينة طابعها الجديد المتميز فهي المركز العسكري والسياسي والاقتصادي المتقدم في الدولة الإسلامية وقلعة التصدي أمام الروم وتأخذ الأوج أيام الحكم الأموي والحمداني حيث اتسعت رقعتها وامتدت أسوارها ، وحلب اليوم مأثرة من مآثر العرب والمسلمين تزخر بالكثير من المعالم المعمارية الهامة المدنية والدينية والعسكرية التي تعود إلى ذلك العهد وأهمها جولمها ومدارسها ومكتبتها وبيمارستانها وأسوارها وتحصينات قلعتها ومخلفها ودار الإمارة فيها حيث كانت أحد المقرات الرئيسية للسلطة الإسلامية .

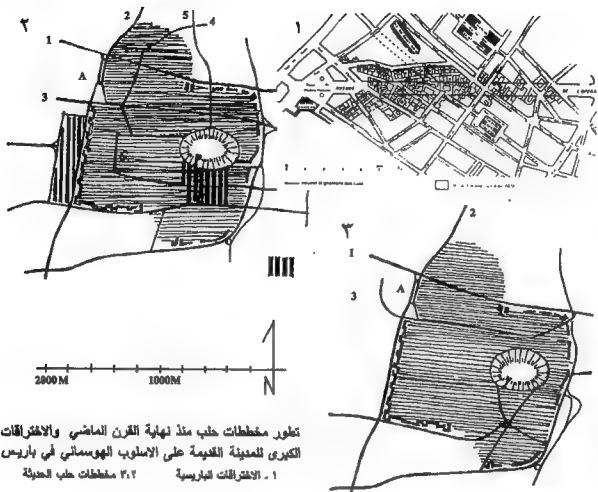
وتسقط مدينة حلب عام ١٥١٦ بيد العثمانيين بلتهزام قلنصوره الغوري في معركة مرج دابق شمالي حلب فتغدو مدينة داخلية من مدن الامبراطورية العثمانية وتنفذ أهميتها العسكرية إلا أنها تحافظ على وضعها الاقتصادي وخاصة الحرفي والتجاري فكثرت الخانات والقنصليات فيها وتغدو إحدى ولايات السلطنة العثمانية .



شكل (٢)

٢ - للمدينة في المرحلة الرومانية والبيانات البيزنطية

١ - الحى اليوناني



تطور مخططات حلب منذ نهاية القرن الماضي والاختراقات الكبرى للمدينة القديمة على الاسلوب الهوسماني في باريس  
١. الاختراقات الباريسية ٢. مخططات حلب الحديثة

شكل (٣)

وتعود حلب للاهتمام من جديد منذ انشاء الخط الحديدي الحجازي الذي ربط المدينة عالميا من جديد بوسائل النقل المصرية وتحط آخر قافلة في أسواق حلب في أوائل هذا القرن فتدشن بذلك بداية عصر جديد للمدينة حيث تنسج شمالا وغربا وتتابع مسيرتها عاصمة لولاية حلب إبان الانتداب الفرنسي حتى عام ١٩٣٦ لتصبح أحد المحافظات السورية حتى وقتنا الحاضر .

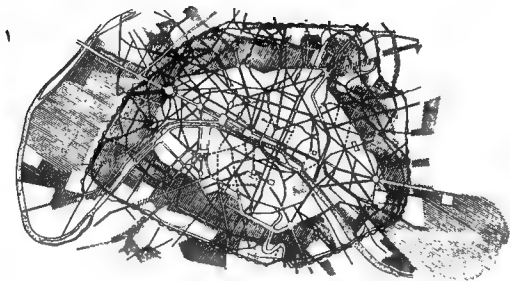
#### التطور السكاني والعوامل المؤثرة :

في بدايات هذه القرن لم يتجاوز عدد سكانها ١٨٠,٠٠٠ ملكن وفي الخمسينات وبعد الاستقلال مباشرة كان عدد السكان حوالي ٣٥٠,٠٠٠ ساكن ومن وضع أول مخطط تنظيمي للمدينة بعد الاستقلال ونتيجة احصاء دقيق عام ١٩٥٢ كان عدد السكان ٣٨٢,٠٠٠ شخص وعلى هذا الأساس تم تقدير عدد السكان لعام ١٩٨٠ بـ ٧٥٠,٠٠٠ شخص الا أن الواقع فاق كل التقديرات فسكان حلب اليوم فعليا ١,٥٠٠,٠٠٠ ويقدر لهم ان يزيدوا على ٢,٥٠٠,٠٠٠ في نهاية هذا القرن اذا ظلت وتيرنا التزايد الطبيعية والمعارضة على ماها عليه الآن .

لقد كان تزايد السكان حتى مرحلة الاستقلال منطقيًا ومعقولا ويتلاءم مع الزيادة الطبيعية للسكان مضافا اليه الزيادة العارضة الناجمة عن هجرة بعض الاقليات المسيحية نتيجة للجزر العثماني وخاصة الأرمن منهم .

وبالفعل فإن الهجرة لم تكن واسعة وكانت عارضة نتيجة لظروف سياسية كما ذكرنا آنفا ولم تكن هجرة أبناء الريف إلى المدينة معروفة آنذاك لاتحدم فرص العمل ولارباط أبناء الريف بالأرض واستثمارها الزراعي .

لقد كانت للتجارة والحرفة أساس الاقتصاد في المدينة وأسرار الحرف ولمكانيات التجارة كانت محصورة بأيدي سكان المدينة لذلك فإن اقحام هذا السور من التقليد كان أشبه بالمستحيل بالنسبة للتأخرين من الريف .



شكل (٤) المدينة الرأسمالية وبداية عصر الاختراقات في المدن التقليدية والتنظيم الحلقى الشعاعي

- ١ - باريس المخطط للهوسماني في أواسط القرن التاسع عشر
- ٢ - فيينا ،الرينغ، مكان الأسوار والشوارع المنكروعة عنه وبداية مدرسة جديدة في التخطيط

وظل الاقتصاد على ما هو عليه في مرحلة الاستعمار الفرنسي ولم يدخل التصنيع إلى البلاد إلا مع نهايات الحرب العالمية الثانية وبدأت مراحل الاستقلال حيث اتاحت للبورجوازية التجارية بالتعاون مع التبريرين من الأقطاعيين بإنشاء صناعات ترتكز أساساً على تصنيع المنتجات الزراعية كالقمح والشعير والقطن فيما بعد .

لقد منعت القوانين من قبل البرلمانات البورجوازية التي تؤمن للحماية للإنتاج الوطني ومكنا مرت عدوى التصنيع كالنار في الهشيم وتحول الحرفيون ذوي الإنتاج الضيق إلى صناعيين أصحاب صناعات تتطور باستمرار وكانت الأسواق العربية في العراق والأردن والعربية السعودية والكويت وحتى في لبنان وأحيفاً في مصر مجالاً حيويًا لتصريف الإنتاج المحلي .

ونقل المدينة خلال فترة زمنية قصيرة جداً لتصبح مركزاً صناعياً هاماً وعقدة مواصلات هامة خصوصاً بعد إنشاء مرفأ اللاذقية وتبدأ جيوش الواثنيين من الريف نحو المدينة مؤمنة اليد العاملة الرخيصة واللازمة للعمل في المصانع التي كانت تنتشر كالفلز في شرق المدينة وشمالها وجنوبها ويتوضع العمال الجدد في هذه المناطق حول المراكز الصناعية وتحول غوطه حلب وكرومها إلى غابة من الحجر والأسمنت .

### تطور المخطط العمراني :

العوامل التاريخية والدينية ، السياسية والإدارية ، الاقتصادية والسكانية .

فهي مكان للعيش الزبدي في موقع استراتيجي، هلم كان على الدول مركزاً سياسياً وإدارياً تجارياً وحرفياً وعقدة مواصلات هامة ، لذلك كانت حلب مرفأً للوافدين إليها ما أن يصلوها فاتحين حتى يستقروا فيها ويندمجوا مع أماليها .

وبعداً أن الاسكندر المقدوني لجندة بعد احتلالها كي ينشئوا ديا لهم في الغرب لازالت ملامحه تبدو واضحة للعيان في التصنيع الشطرنجي في الجولم .

لقد حافظت حلب على هيئتها إبان الحكم الروماني والبيزنطي فيما بعد إلا أنها زلزلت اتساعاً في حينه وكان لها سورها الثاني على تغرم سورها الأول .

ومنذ الفتح الإسلامي عام ٦٣٦ م أصبحت حلب إحدى المدن الكبرى في العالم الإسلامي وتغيرت البنية السكانية فيها فاستوطن العرب المسلمون في الجنوب والشرق وحل المسيحيون واليهود في الجزء الشمالي الغربي من المدينة وانعكس هذا الواقع الاجتماعي عماراً وتخطيطاً وأصبحت الجوامع والعمارات والمدارس والبيمارستان جزءاً لا يتجزأ من الطرف المسلم في حين ظهرت كنائس الطوائف المختلفة حيث يقطن المسيحيون وكانت الأسواق والمتحرفات عنصر الربط بين قسمي المدينة .

وفي العصر المملوكي وحتى القرن الخامس عشر اتسعت رقعة المدينة وكسبت سورها الثالث الذي امتد شرقاً ليحتضن قلعتها التي أصبحت في موقع القلب من المدينة بد أن كانت على أطرافها الشرقية إلا أن أسوار المدينة ضاقت بسكانها فراحت تتسع مع بدايات القرن الخامس عشر وظهر حي الجديدة خارج الأسوار في الجزء الشمالي الغربي للمدينة ليكون قصراً للبورجوازية المسيحية في حين استقر العديد من الأعراب على تخوم أسوارها في الغرب والجنوب والشرق .

وتزخر مدينة حلب بروائع العمارة المملوكية ويتجلى ذلك في الجوامع والمدارس والعمارات التي لازالت تحافظ على شكلها وتفصيلها وتشكل عنصر الجذب الرئيسي للعلماء الدارسين والمهندسين والباحثين في تاريخ هذه المدينة ومجالات تطورها والممارسين على أحياء التراث فيها .

وتتسع المدينة شمالاً وشرقاً إبان الحكم العثماني وتظهر الأحياء التركية الجديدة حول مراكز الجند فيها ولا زالت أحياء أقويال في الشمال وجب قره مان وحمة بك في الشرق تحمل أسماءها منذ ذلك الحين .

وتتميز التصنيع في مناطق التوسع بالصنوعية المطلقة على عكس بدايات المخطط الشطرنجي ضمن الأسوار .

### مخطط يونغ yong التنظيمي :

في عام ١٨٨٢ وأمام التوسع الحضري للمدينة خارج أسوارها وجدت السلطة العثمانية ضرورة ملحة لوضع مخطط تنظيمي للمدينة بشقيها فقام المهندس الألماني يونغ yong بوضع المخطط التنظيمي للمدينة فمجم حلب بقسميها ضمن الأسوار وخارجها بإزالة سورها الشمالي وثيق شارعاً مستقيماً على امتداد السور الشمالي للمدينة فوق خندقها وقد تم تنفيذه بالفعل وبشكل شارع الخندق حالياً المصعب الرئيسي لمناصر الحركة من الشمال والجنوب .

وقد اشيدت على طرفيه عمارة متميزة تختلف كلياً عن العمارة التقليدية للمدينة ذلت طابع أوربي حيث الأبنية الطابقية وانعدام الفسحات الداخلية وتركز التجارة والحرف في الفراغات المطلقة على الشارع كما ظهرت الأزخارف والنقوش والحليات المستوردة على الواجهات الخارجية للأبنية التي برزت منها المشربيات الخشبية على الطريقة التركية من هنا كانت العودة مع بدايات التخطيط الجديد والعمارة التابعة له في حبال الجندور اليونانية حيث الشارع المستقيم هو المورد الرئيسي للمخطط التنظيمي والتكوين العمراني والمعماري في المدينة .

وتتابعت بعد ذلك المخططات التنظيمية المدينة ونهجت جميعها منهج يوتغ في التخطيط الذي يعتمد شق الشوارع والطرق المتصالية أحيانا والمتمركزة أحيانا أخرى كما يعتمد على العمارة الغريبة شكلا وموضوعا وتفاصيل .

**رؤوف باشا وإلى حلب التركي والمخطط التنظيمي الجديد لحلب في بداية القرن :**

في بداية القرن قام رؤوف باشا وإلى حلب بتنظيم المناطق الغربية والشمالية الغربية وتم تنظيم حي العزيزية كامتداد طبيعي لحي الجديدة المسيحية وأحياء الاسماعيلية والجميلية في الغرب لمعالجة القوم والمترفين من المسلمين واليهود وظهر نتيجة لذلك المحور الثاني في المدينة الممتد شمالا وجنوبا وعلى تخوم السور الغربي متعاطفا مع شارع الخندق في موقع ساحة باب الفرج أول الساحات في المدينة والتي أصبحت فيما بعد الساحة المركزية فيها ويرتبط اسمها بمشروع باب الفرج الذي سيكون لنا حديث عنه بعد حين .

**المخططات المقاربية والتنظيمية لبلان مرحلة الانتداب الفرنسي ١٩٢٠ - ١٩٤٥ :**

**لديرافور Derrafourd ودانجه Danger وإيكوشار Ecouchard**

خلال الحكم الفرنسي تم تنظيم المخططات الكلاسيكية للمدينة عام ١٩٢٥ من قبل المهندسين الفرنسيين ديرافور Derrafourd واعتد هذه المخططات داتجيه Danger الذي اقترح أول مخطط تنظيمي متكامل للمدينة بشقيها ورسمها إلى المناطق :

- ١ - المدينة القديمة .
- ٢ - مناطق التجارة والحرف والصناعات التقليدية .
- ٣ - المناطق السكنية .

كما اقترح انشاء شارع يخترق المدينة القديمة جنوبي شارع الخندق وعلى محاذاته الا ان هذا الشارع لم ينفذ في حينه .

وحافظ نظام البناء على تكوين المدينة القديمة واقترح نظاما للبناء في الاحياء الجديدة على النمط الأوربي والذي سارت أبنية جميع الاحياء الجديدة على اصوله .

وفي عام ١٩٣٦ وأمام تطور حركة المواصلات نتيجة اتساع رقعة المدينة كلف المهندس إيكوشار Ecouchard بوضع المخططات التنظيمية لمدينتي حلب ودمشق .

وكان المخطط الجديد امتدادا لمخطط دانجيه فأكد على ضرورة اختراق المدينة القديمة بمحور يربط شارع الخندق لأسباب سياسية بغية القضاء على المقاومة الوطنية المحتملة داخل المدينة القديمة كما اقترح استكمال الحلقة "Ring" حول المدينة القديمة بإنشاء شارعين مساربين للأسيوار في الجنوب والشرق وبالقفل تم تنفيذ الشارع الشرقي من باب التمسر إلى باب الحديد لوجه جنوبا ومن ثم غربا عند الأصلية ليرجع فراغا جديدا ملاصقا للقاعة تقام فيه دار الحكومة في ظل الانتداب في موقع يقابل تماما قاعة العرش في قلعة حلب .

وتنفذ اعتمادا على هذين المخططين ثلاثة خطوط للترامواي حيث امتد الأول والثاني من الغرب عند محطة الشام للسكة الحديدية حتى بوابة المدينة عند خان الحرير والأخر على مميزات شارع الخندق حتى الممرات الجديدة في حين تعتمد الثالث معهما فريط الاحياء الشمالية بمركز المدينة .

وبذلك انتقلت الحركة في المدينة نقطة نوعية من الجرح الحيواني إلى الجرح الآلي وكان لهذا الحدث انعكاس كبير على توسع المدينة في المستقبل وخاصة في الشمال والغرب .

**التطور العمراني والمخططات التنظيمية لمدينة حلب منذ الاستقلال وحتى الآن :**

بالغاء التشريعات الاستعمارية المعقدة للتطور الصناعي من قبل السلطة الوطنية مباشرة بعد الاستقلال عام ١٩٤٥ / وجدت انبوجازية التجارية والملك المقاريون وكبار المحرفين والتوريين من الاقطاعيين فرصتهم الذهبية في انشاء صناعة وطنية وإن المدينة مهابة فيها وماليا وفكريا لمثل هذا التطور فكان انتشار الصناعة على مسارات مصادرها الأولية في الشرق والشمال حيث زراعة الحبوب والقمطن وبساتين المصانع تزيج اليبساتين وكروم التفاح لتحل محلها وبدأ النقل يخترق المدينة من الغرب والشمال والشرق واتسعت الحاجة ملحة لوضع مخطط تنظيمي جديد للمدينة يستطيع ضبط التوسع وتنظيم العلاقة بين القديم والحديث بين مراكز الاقتصاد في وسط المدينة ومراكز الإنتاج على أطرافها .

**مخطط Gutton كوتون وبدايات التحول للجري للهيكل التنظيمي في بنية المدينة القديمة :**

في عام ١٩٥٢ استندت بلدية حلب لسناد العمارة وتخطيط المدن في كلية الفنون بباريس Brux Arts لدراسة الوضع الراهن للمدينة وتقديم الاقتراحات الأولية للمخطط التنظيمي لمدينة حلب بضمها القديم والحديث ولتتم من خلاله أيضا ضبط التوسع العشوائي للمدينة وخاصة على أطرافها الجنوبية الغربية في الأنصاري والجنوبية الشرقية في السكري وكذلك في كروم وبساتين المنطقتين الشرقية والشمالية .

وفي عام ١٩٥٤ تقدم كوتون بمخططة التنظيمي المقترح لتنظيم المدينة وتطوراتها حتى عام ١٩٧٥ وتم تشكيل مكتب في بادية حلب لدراسة هذا المخطط وتقديم التفاصيل الخاصة لجميع المناطق المدروسة قبل تصديقها من وزارة الداخلية وكلف المكتب الفني كذلك بتقديم نظام عمراني « مضابط البناء » يتم من خلاله القواعد التنظيمية للمناطق المختلفة وأصول ترخيص الأبنية على أنوعها وضبط المخالفات فيها .

ويعتمد المخطط التنظيمي لكوتون حركة على الأسلوب البالي في التخطيط وذلك برسم حلقين أولهما داخلية تحيط بالمدينة القديمة مسيطرة لأسوارها وتصب عليها جميع الشوارع المتجهة من المحيط نحو المركز والثانية محيطية على بعد أربعة كيلو مترات عن الأولى توزع من خلال الحركة الخارجية وتوجه حركة الترانزيت خارج حدود المدينة ويربط بين الحلقين محوران أساسيان .

الأول غربي شرقي يخترق مع تفرعاته للمدينة القديمة ويشطرها شطرين ويصل بين الطريق الرئيسية القائمة من جنوب وغربي سورية مع الطريق المتجه نحو الشرق .

الثاني شرقي جنوبي يتعامل مع المحور الأول ويخترق المدينة القديمة أيضا ليصب أحد تفرعاته أمام مدخل الجامع الأموي بعد اختراقه لأحياء الجديدة والقلعة .

وكانت النتيجة المباشرة لذلك هدم عشر المدينة القديمة ضمن الأسوار وإزالة أحياء كاملة خارج الأسوار مع العديد من الأبنية الأثرية الهامة والدور الحيلية المبهورة وانتشطرت المدينة القديمة ضمن الأسوار وخارجها بشوارع رئيسية كانت امتدادات لكساء أطرافها بأبنية مرتفعة سبلة للآفة حيث حرمت للمدينة القديمة من أهم عاملين :

التجانس في التكوين .  
والخصوصية .

وكانت النتائج المباشرة لذلك حرمان المدينة القديمة من المؤثرات المناخية المحللة للطقس الحار في الصيف حيث حدث الأبنية المرتفعة الرياح الغربية والشمالية الغربية التي تلطف من شدة الحرارة صيفا كما ان إدخال النقل الثقيل إليها عبر شوارع الاختراق لوث لجوؤها وحرمانها من مدهولها وأمنها .

#### الحركة السكانية :

لذلك كانت هجرة الموسرين منها نحو الأحياء الغربية الحديثة والمتربة وتحول بذلك الدور الشاغرة من سكانها لمحتويات أو مستودعات ولتيم تقسيمها أحيانا لدور صغيرة كل ذلك أدى إلى تغيير التركيب الاجتماعي والتكوين الاقتصادي ضمن المدينة القديمة .

ان ما يميز المدينة القديمة هو الاصطفاء التاريخي لعناصرها المكونة وتوضيع هذه العناصر في مواقع محدودة تؤدي وظيفتها بشكل متكامل مع العناصر الأخرى عن طريق حركة متسلسلة تبدأ من العام حيث الأسواق لتنتهي بالبحارات الخاصة ضمن الأحياء السكنية بتناغم فريد بين الكتلة والفراغ يحقق بشكل مثالي التلازم مع الشروط المناخية والاستجابة الكاملة للعوامل التنصية والمستندات الدينية .

وبشكل الجامع الأموي المدرسة الأولى في الممارسة الدينية والمدينة في المدن الإسلامية عامة ومدينة حلب على وجه الخصوص .

حيث الصحن الداخلي للحركة العامة والأروقة والتبلة للصلاة والحوار صيفا وشتاء والانفتاح الكامل نحو الداخل حيث الفراغ المحدد الذي يؤمن جوا مثاليا وحماية طبيعية من العوامل المناخية الضارة صيفا مع كسر شوكه الرياح الباردة القائمة من سيبيريا شتاء .

لقد قات كوتون عند وضع مخططة التنظيمي أسراراً هلمنا :

أولهما : أن المدينة القديمة لا يمكنها بتكوينها الخاص التلازم مع النقل السريع والقليل لأن ذلك يتطلب شبكة مواصلات متكاملة على أطراف شوارع الاختراق بالإضافة إلى أن إدخال شوارع الحركة هذه يتطلب تغيراً نوعياً في استعمالات المباني وقد كان ذلك كما نكرنا سابقاً بتحويل العديد من الدور والأبنية الهامة كالخانات والحمامات إلى محتويات أو مراكز صناعية صغيرة أو إلى مستودعات وذلك أدخل الحركة الميكانيكية قسراً إلى داخل المدينة القديمة .

ثانيهما : للتفكير الخاطيء كشف المباني الأثرية كالجامع الأموي والخانات والحمامات وغيرها على الحركة الرئيسية في الشوارع مقاداً الأسلوب الأوروبي في ذلك غير عارف بأن الكسوة الخارجية للأبنية الأوروبية عنصر متميز في حين تتركز العناصر المعمارية والتفاصيل الزخرفية داخل أبنية المدينة العربية والإسلامية .

ان هدم الأبنية حول نوردنم باريس لكشف معالمها الخارجية قلل من أهميتها وضاع مقاييسها الا أن كشف الفراغ حولها مكن الناظر إليها من استشفاف هيكلها الإنشائي وعناصر تكوينها المعمارية والزخرفية والنحتية ، في حلب كان ظهور الجدران الصماء لهذه الأبنية متناقضاً كلياً مع واجهات الأبنية الحديثة المجاورة سواء من حيث الارتفاع أو من حيث المعالجة المعمارية .

## النظام العمراني والإجراءات الحقوقية الخاصة لتنفيذ المخطط التنظيمي :

١ - في التطبيق : منذ المراحل الأولى الخاصة بتصديق المخطط التنظيمي ظهر التناقض مباشرة بين المصالح المتعارضة للغالبية العظمى من سكان المدينة والبورجوازية العقارية من الملاك .

ويعد إصدار بلدية حلب قراراتها بتطبيق قانون تنظيم عمران المدن الذي منته السلطات الاستعمارية الذي ينزع الملكية الشخصية عن عقارات مناطق التنظيم بعد تقدير قيمتها فيصبح للملاك الأصليين شركاء مساهمين في العقارات الجديدة الناجمة عن تطبيق النظام العمراني بعد الإقتطاعات الضرورية لثق الشوارع الجديدة في موقع التنظيم .

لذلك كانت المصارمات والمخلفات على أشدها في سبيل إبعاد العقارات عن أماكن شق الشوارع وجعلها مشربة عليها .

لقد بلغ عدد الاعتراضات على تنفيذ مراحل المشروع أوقاما خيالية وكان المتنفون هم المستفيدون فعلا من تطبيق المخطط التنظيمي سواء في المدينة القديمة أو في المواقع الخالية من العمران على حد سواء حيث كانت الجهود تبذل لتبديل استعمالات الأراضي وهكذا حولت المواقع المخصصة للمساكن والمناطق الخضراء في المخطط التنظيمي لتصبح مناطق سكنية وبذلك جنى المضاربون والمساهمة نتيجة لذلك الملايين خلال فترة زمنية قصيرة ومنذ هذه الفترة ظهرت طبقة جديدة من البورجوازية العقارية التي تابعت أنشطتها فيما بعد لتكون المسيطرة بشكل كامل على سوق الأراضي ولبناء حيث احتكرت الملكية العقارية ووجهت التوسع في المدينة في الوجهة التي رسمتها كما حدثت عوامل استثمار الأراضي بشكل الذي يمدد عليها فيه بأكثر الأرباح .

وهكذا ضرب عرض الحائط بالمبادئ التنظيمية المتعلقة بالكثافات السكانية والتوجيه والنهوية والتشميس وعدل النظام العمراني بشكل مستمر ليزيد عامل الاستثمار ، وكانت السلطات الإدارية تركض لاهلة لتلبية مطامع التجار الذين كانوا يرسمون المظاهر الجديدة لتطور المدينة من خلال الأمر الواقع .

صحيح ان المدينة قسمت إلى :

منطقة سكنية سميت بالحديثة حيث يبنى على جزء من الأراضي يتراوح بين ٣٠٪ و ٤٠٪ كما حدد الارتفاع بثلاثة طوابق فقط مهما كان عرض الشوارع المؤدية إليها .

منطقة سكنية تجارية حربية يتم البناء على كامل مساحة الأراضي ويحدد ارتفاعها استنادا للمقطع العرضي للشوارع بحدود دنيا قدرها ثلاثة طوابق والقصى مبعة طوابق .

المدينة القديمة التي لم يمسها التنظيم الجديد وحدد الارتفاع فيها بطابقين فقط .

للمنطقة الصناعية ومنطقة المستودعات وتقع شرقي وجنوبي وشمال المدينة ويحدد النظام العمراني طبيعة الاستعمال للأراضي الموجودة في هذه المناطق استنادا لموقعها من المخطط التنظيمي .

ان التطبيق العملي اختلف كثيرا فقد زاد عامل الاستثمار في المنطقة الحديثة بما يعادل ١٥٠٪ وفي المنطقة التجارية الحربية بما يعادل ١٠٠٪ في حين ثبتت في أماكن التنظيم الحديثة حول المناطق الصناعية الأبنية السكنية وخاصة الأبنية المخالفة للتنظيم .

وكان ذلك نتيجة طبيعية لعدم تمكن السلطات من تأمين الاحتياجات السكنية المتزايدة بشكل عام وخاصة منذ عام ١٩٦٥<sup>(١١)</sup> وحتى الوقت الحاضر .

لقد جذبت الصناعة اعدادا متزايدة من أبناء الريف<sup>(١٢)</sup> خصوصا وان مدينة حلب فيها كثير من الخدمات غير المتوفرة في المدن الصغرى وفي الريف بشكل خاص فالخدمات بكافة مراحلها متوفرة ومجاني في حلب بما في ذلك الدراسة في الجامعة ، وكذلك الخدمات الصحية المجانية بالإضافة لوجود مياه الشرب والكهرباء . وحتى تاريخه وبالرغم من الجهود الكبرى المبذولة في هذا الميدان فان العديد من القرى لازالت محرومة من جميع الخدمات خلا المدارس الابتدائية كل ذلك مضافا اليه مغريات السكن في المدن الكبرى .

لذلك فافت محلات تزايد السكان جميع التوسعات خصوصا وان الدولة لا تملك حتى الآن برنامجا مدرسا للتطوير الإقليمي وتوزيع السكان وعند وجود مثل هذه البرامج ( كما هو الحال بالنسبة للإنتاج الزراعي ) فان الأجهزة عموما تقف عاجزة أمام ضبط الأمور وتطبيق المخطط المطلوبة .

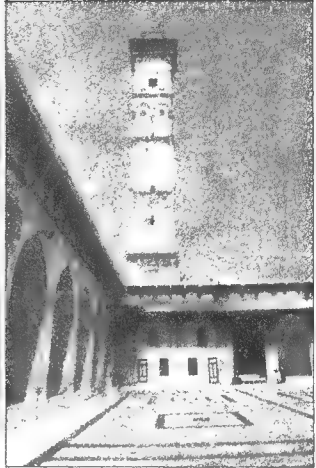
(١١) في بداية عام ١٩٦٥ صدرت قرارات بتأميم العديد من المصانع وترافق ذلك مع إحصار التمرات الخاصة بتطوير الصناعة في سوريا من قبل القطاع العام وبخاصة في مجال صناعة الجوارات والآلات الزراعية والأسمدة والمحال والأزوت والفزل والفسف والبتون والسيرامي والخريري وصناعة السماد والأسمدة الجاهزة وارتفاع عدد العمال في القطاع لعام ١٩٦٠ / ١٢٠٠٠ عامل عام ١٩٦٤ إلى أكثر من ٧٠٠٠٠ / عامل الآن .

(١٢) بتطبيق قانون الإصلاح الزراعي في كافة مراحله تمكن العديد من الفلاحين ( بعد زيادة دخلهم وعدم إرتباطهم بالمثل لدى كبار الملاكين الزراعيين ) من الهجرة إلى المدينة للعمل فيها سواء في مجالات الصناعة والبناء حيث تعطى الأمهاتية لمثل هؤلاء أو اقترافوا ببعض الأعمال البسيطة التي لا تحتاج إلى تأهيل سابق كبعض الخشريات والبيكة أو لتربية الدواجن .





صورة (٦) حلب خان للوليد



صورة (٥) حلب الجامع الأموي لملكته والمعدل

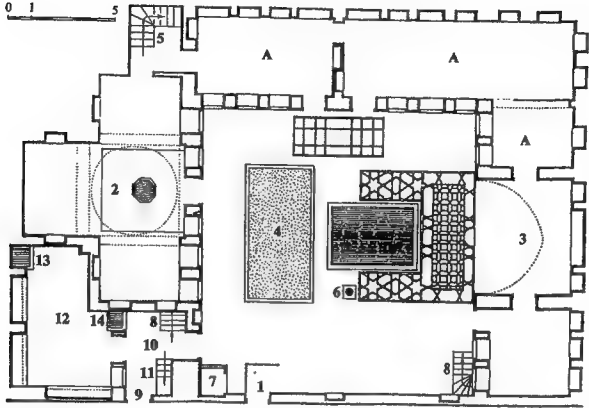
ويظل قانون العرض والطلب الرأسمالي هو المسيطر والموجه للاقتصاد لذلك أصبح سكان حلب في الثمانينات في حدود ١,٢٠٠,٠٠٠ شخص<sup>(١٣)</sup> كما أنهم حالياً يزيدون على ١,٥٠٠,٠٠٠ .

#### حزام الفقر والمناطق المخالفة والتنازع المترتبة على ذلك اجتماعيا وصحيا وإداريا :

لقد اتخذ الرافضون الجدد إلى المدينة مواقع لهم على أطراف المناطق الصناعية في تجمعات سكنية ذات طابع إقليمي بحث وتشغل هذه المجمعات بشكل رئيسي المواقع المخصصة للخدمات العامة والمناطق الخضراء وحتى في ممرات الشرايين الرئيسية للمواصلات . وتقوم حفنة من الملاكين والمضاربين والسماسرة بشراء الأراضي الخاضعة للتنظيم والمخصصة للمؤسسات العامة بأبخس الأثمان من أصحابها الأصليين وتقوم بتقسيمها إلى قطع صغيرة من الأرض ومن ثم تبيعها بطرق غير مشروعة لبناء البيوت المخالفة من قبل الرافضين إلى المدينة فيجنون بذلك الأرباح الطائلة من كدح وعرق العمال ويضعون للبلدية أمام الأمر الواقع كونها عاجزة عن مراقبة وضبط المخالفات خصوصا وإن بعض الإداريين والمرتبطين ضالعين مع للتجار والسماسرة في مثل هذه الأعمال .

(١٣) في عام ١٩٧٨ ويتكاثف من بادية حلب قام عدد من أساتذة الجامعة في كلية الهندسة والعلوم الاقتصادية بدراسة مستفيضة عن واقع المكان وأحوالهم وعدهم الفعلي وذلك بالاحصاء المبلثر أو بإجراء الدراسات المقارنة فتمكنوا بذلك من ضبط الأرقام الواردة في الجداول الإحصائية كما تمكنوا من دراسة الترميمات المستتغيلة وذلك عند تكليفها بوضع الدراسات الخاصة للمركز الحديث لمدينة حلب في موقع باب الفرج وتحديد الاحتياجات التجارية والفقائية والإدارية والصحية في هذا المركز وقد أُنجزت الدراسات عام / ١٩٨١ / وبدأ التنفيذ إلا أن اكتشاف جزء من أسوار المدينة الشمالية الغربية أوقف المتابعة في التنفيذ وقد طرحت البلدية مملوطة جديدة حول المشروع بعد تغيير البرنامج والوظائف للمشروع .

شكل (٥) الدار التقليدية أصالة جمال وتلاؤم كامل مع الوظائف والمناخ



وبعد حصولهم على الأرض يقوم المهاجرون إلى المدينة ببناء ملجأ عليها حيث يحصلون على المواد الأولية الضرورية للبناء كالخشب والخشب والأسمنت من الميناء السودا<sup>(١٤)</sup> وهكذا تنبت المناطق المخالفة للتنظيم تشكل حزاما حول المدينة يحيط بها من الجنوب والشرق والشمال وتشكل مشاهدة الأبنية المخالفة حاليا نصف ما ينشأ في المدينة تقريبا حسبما يظهر من سجلات نقابة المهندسين ودوائر منابطة البناء في البلدية<sup>(١٥)</sup>.

وبشكل هذا الواقع الهجين اجتماعيا مختلف اقتصاديا وصحيا البؤرة المواتية لانتشار الجرائم والأمراض والأوبئة والانحرافات . وتعود للمدينة أمراض تم القضاء عليها منذ زمن كالملاريا والجدي وجبة حلب .

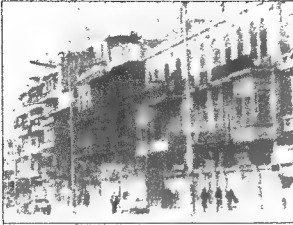
كما ان انطلاق الترامواي الاجتماعي يشكل البيئة المواتية للجرائم والانحرافات الخلقية وتظهر من حين إلى آخر عصابات للمراقبة والاجرام نتيجة فقدان المراقبة الاجتماعية والواقع الاقتصادي الصعب الذي يملي منه غالبية سكان هذه المناطق مما يضع الأجهزة الإدارية والأمنية أمام صعوبات كبيرة في حين تشكل هذه المناطق واقعا معينا للتطور السليم للمدينة وخلق الأرباك والتشويش ويوقع البلدية في تناقضات هامة وخاصة ما يتعلق بالتدخلات المتواترة على المخطط التنظيمي .

والبلدية المعمولة أولا وأخيرا عن ضبط التوسعات في المدينة ومراقبة تصبب الأراضي والبناء عليها واقعة في أزمة تتصاعد باستمرار خصوصا وإنها مطالبة سياسيا واقتصاديا بتأمين الحد الأدنى من الخدمات لسكان مناطق المخالفات كتعبيد الطرق وإنشاء المجاري والشبكات بأنواعها وكذلك الخدمات التعليمية والصحية .

ويتم ذلك أحيانا بشكل لا يتفق مع أبسط المبادئ التنظيمية لأن الواقع لا يسمح بذلك فتأتي النتائج مرتجلة مما يضع الدارسين أمام أعقد الأمور عند وضعهم، المخططات التنظيمية لضبط وتطوير المدينة في المستقبل .

(١٤) ان انتاج وتوزيع مواد البناء الرئيسية كالخشب والأسمنت وكذلك استيراد البضائع منها كالتجهيزات الصحية والكهربائية معصور بيد الدولة وانتشر السوق السودا الخاصة بهذه المواد وتصبح سوقا مؤثرة للسوق الرسمية مع سوء الأجهزة الإدارية وحاجة الميزانية العامة لمثل هذه المواد .

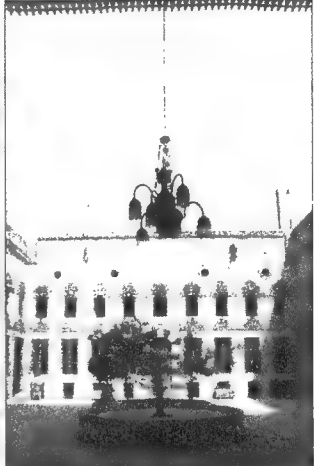
(١٥) بشكل السكن المخالف في مدينة حلب عينا لا يمكن البلدية ان تتخلص منه اعتمادا على مواردها الذاتية والتي لا تسمح بتلبية الحاجات السكنية للقراء والمحتاجين ورض محاولتها الجادة بتأمين السكن الاقتصادي لتحميد المخالفات والقضاء عليها ابراجيا فان جهودها محدودة ولا بد من اجراءات حسنة في المستقبل مكثي على فكر بعض منها وستكون مع اجراءات أخرى كفيلة بالحد من هذه الأزمة المستعصية .



صورة (٨) أحد أبنية حلب وديابات العمارة الأوروبية والعشيرية الخشبية



صورة (٩) العمارة المستوردة



دار جبلاش الدار التقليدية أصالة جمال وتلازم كامل مع التوقف والمناخ  
صورة (٧)

وتعاني المدينة القديمة من توافد المهجرين إليها حيث تزدح دورها للعديد من الأمر مما يؤدي إلى تفقرها المستمر خصوصا وإن سوء الاستعمال وعدم الوعي والصيانة أدى في كثير من الحالات إلى إزالة الزخارف والنقوش والرسوم وحرمان المدينة القديمة وإلى الأبد من الإبداع الفني والتراث المعماري لهذه المدينة .

وينعكس هذا الواقع سوءا على الخدمات في المدينة القديمة سواء الخاصة منها والعامة نتيجة ارتفاع الكثافة السكانية<sup>(١١)</sup> فلا الأبنية التعليمية قادرة على استيعاب التلاميذ ولا الأبنية الإدارية والاجتماعية قادرة على تغطية الاحتياجات كما أن واقع الشبكات يتدهور باستمرار والصحية منها بشكل خاص مما يؤدي في الكثير من الحالات إلى تصرب مياه المجاري إلى أسمنتات وأبنية بيوت هذه المنطقة مما يسبب أخطارا جدية على سلامتها وصحة القاطنين فيها .

**العوامل المؤثرة في الإجراءات البلدية الأخيرة لضبط الواقع التنظيمي وتطوير المدينة الحديثة وصيانة وتحسين الخدمات في المدينة القديمة :**

منذ الستينات وبلدية حلب تبذل الجهود في سبيل ضبط الأمور في المناطق للمخالفة بإتخاذ الإجراءات الخاصة بصيانة وتطوير المدينة القديمة للحفاظ عليها ضمن الأسوار وخارجها مع تأمين الخدمات الضرورية لمساكنها إلا أن هذه الجهود لم تعط ثمارها نتيجة لصعوبة الجهاز الإداري من جهة والمداخلات العديدة من جهة أخرى خصوصا وإن رؤوس السلطة في البلدية يتم اختيارها من قبل الإداريين وغير المختصين وكثيرا ما تلعب العوامل الذاتية عملها في اختيار أو تكليف هذا المسؤول أو ذلك وتظهر النتائج السلبية في النهاية نتيجة لهذا الواقع .

(١١) وكثر عدد سكان المدينة القديمة حاليا بحسب الإحصائيات الرأسيّة التي قام بها طلاب كلية السورّة على مدى ثلاث سنوات بـ ٢٠٠,٠٠٠ شخص وتنقص المقننات السكنية للفرد حاليا عما كانت عليه في بداية القرن بما يعادل ٢٤٠ .

إن تطبيق قانون الإدارة المحلية وانتخاب مجالس المدينة من قبل الجماهير ووعي السلطة المتزايد لأهمية انتقاء المسؤولين للإدارة والمراقبة من قبل المخصصين في العمارة والتخطيط وهم أكثر في الوقت الحاضر فتح المجال واسعاً أمام هؤلاء كي يساهموا في وضع الخطط العلمية والعملية للتطور اللاحق للمدينة ومراقبة وصيانة المدينة القديمة والحفاظ عليها أصبح ممكناً بعد مركزية الإدارة والإشراف على المؤسسات من قبل البلدية .

إن استملاك الأراضي بموجب القانون ٦٠ الذي جعل ملكية جميع الأراضي الخاضعة للتنظيم ضمن حدود المدينة الإدارية ومناطق التوسع المأهولة لها تحت تصرف البلدية يشكل فترة نوعية سيكون لها الأثر الكبير أمام التطوير المتوازن للمدينة خصوصاً وإن التجار والمضاربين والسماسرة والمترشين من الموقوفين سدت في وجوههم أبواب امتلاك وأفرارز وبيع الأراضي وبالتالي للحد النهائي من الاساءات والمخالفات التي كانت تقع في الماضي .

كما إن زيادة الخصصات المادية ودعم الإدارات المركزية للسياسة السكانية سيجعل الخطط الخاصة بإعادة توطين سكان المناطق المخالفة أمراً ممكناً في الاقترق للمنطور والبلدية تبقى مسؤولة عن هذا الوضع كونها لم تستطع في السابق من تأمين السكن الملائم لهؤلاء وكذلك وضع الحلول الضرورية لمشاكل المدينة بتقنيها القديم والحديث وخاصة ما يتعلق بالاجراءات العملية والضرورية لتحسين واقع المناطق المخالفة .

### الاجراءات الحديثة المتخذة من قبل البلدية لضبط الواقع التنظيمي وتطوير المدينة القديمة والحديثة :

تقوم البلدية حالياً بجهود كبيرة في سبيل ضبط الأمور وخاصة فيما يتعلق بالحفاظ على المدينة القديمة ضمن الأسوار وخارجها مع الحد من المخالفات فيها وتأمين الخدمات بشكل متجانس لسكانها لذلك عمدت لاتخاذ اجراءات خاصة :

- ١ - بالنسبة للمدينة القديمة لدخل الأسوار وخارجها .
- ٢ - بالنسبة للمدينة الحديثة لضبط الأمور فيها وتنظيم طائرها لضمانتها تطورها المتوازن في المستقبل .
- ٣ - بالنسبة للمناطق المخالفة .

### الاجراءات في المدينة القديمة والحفاظ عليها وتطويرها<sup>(١٧)</sup>:

بالرغم من النتائج السلبية التي نجمت عن تطبيق المخطط التنظيمي لعام ١٩٥٢ وشق الشوارع في المدينة القديمة هناك عاملان حاسمان ساعدا في الحفاظ عليها وهما :

أ - الملاحم العامة الجديدة للسياسة الاقتصادية والاجتماعية السورية التي بدأت تعي أهمية الحفاظ على التراث وخاصة بعد ما ارتكب من أساءات بحق المدينة القديمة في دمشق حيث ازيل ما يزيد على ٨٠٪ منها نتيجة المخططات التنظيمية المتلاحقة منذ الاستقلال وحتى الوقت الحاضر .

ب - الوعي الاجتماعي المتطور لدى سكان مدينة حلب ولا يقتصر ذلك على النخبة من المثقفين فيها والدور الذي تقوم به الجامعة والأنذاعة في نشر الوعي بين صفوف المواطنين حول قيمة وأهمية المدينة القديمة بل يمتد ليشمل الجماهير الواسعة فيها ، وللتراث في حلب جذور أصيلة يمثل في عاداتها وتقاليدها في أفراحها ومهرجاناتها في فولكلورها وموسيقاها في عمارتها المتميزة في حرفها وفنونها ، والرأي العام فيها وإن بقي غير فاعل في المراحل الأولى من مراحل تنفيذ الاختراقات والأساءات للمدينة القديمة إلا أنه في الوقت الحاضر يقظ ومدرك ومراقب فعال والمسلطة الادارية تهتم كثيراً في الوقت الحاضر بهذا الشعور قبل البدء بتنفيذ اجراءاتها .

لذلك قامت البلدية بتعديل مخططها التنظيمي في المدينة القديمة وألغت أحد شوارع الاختراق في منطقة الجديدة معتمدة بذلك على الدراسات التنظيمية التي قمت بها في الجامعة لمركز المدينة حيث تضمننا بحل بديل للمخطط التنظيمي في هذه المنطقة يستجيب لمتطلبات الحركة ويحافظ في الوقت نفسه على أفضل الاحياء القديمة في المدينة والذي تعود بداياته للقرن الخامس عشر .

كما بدأ المسؤولون في البلدية<sup>(١٨)</sup> باتخاذ اجراءات قانونية ضد المسمنين لتراثها الحضاري وقد قامت جامعة حلب بالتعاون مع نقابة

(١٧) في سبيل الحفاظ على المدينة القديمة وتخفيف من الأضرار الناجمة عن الاختراقات الكبرى فيها فمن الجبل الجديد من المهتمين الذين أصبحوا في مراكز المسؤولية بعد وعيهم أثناء دراساتهم في جامعة حلب لأهمية هذه المدينة ولسكانها الحفاظ عليها بعد تطويرها وولاتهمها مع احتياجات الانسان المعاصر قاموا باتخاذ العديد من الاجراءات الخاصة في هذا الموضوع بالتعاون مع الإدارات والوزارات المختصة والجامعة فعدداً من المدينة القديمة ضمن الأسوار وخارجها وكذلك المباني ذات القيمة الفنية والمعمارية الخاصة وأصبحت هذه المناطق تخضع عند اجراء التحليلات عليها لعمليات ادارة خاصة والأساءات التي تتم حالياً أصبحت محدودة نسبياً وتحتاج العديد من المدخلات ومنه مثل الأمور مطروحة قطعاً من قبل الرأي العام في المدينة .

(١٨) لقد كان لاستلام الأمور في بلدية حلب من قبل المهتمين الأثر الملموس في ضبط الأمور في المدينة وتطبيق المخططات التنظيمية مع الحد من الاساءات فيها وهكذا فإن أول رئيس بلدية استلم الأمور في نهاية الأربعينات وبعد الاستقلال قام بتنفيذ الحديثة العامة في المدينة وكذلك المجري الرئيسية فيها كما أن رئيسها في بداية الستينات نفذ غايتها القوية وشيكت الطرق العامة فيها في حين بدأت منذ ثلاثة أعوام وإلى بد رئيسها المنتخب حالياً الاجراءات القانونية والتنظيمية لتفعيل الحفاظ على المدينة القديمة وتطوير مناطق المخالفات في المناطق الجبلية والشرقية .

المهندسين السوريين « فرع حلب » بإقامة ندوة علمية لحماية حلب القديمة منذ عامين مما ساعد الرأي العام والسوري نتيجة النشاط الاعلامي في التعرف على هذه المدينة ومراحل وأفاق تطورها المستقبلي ، وكانت استجابة المسؤولين سريعة بعد الندوة حيث صدر قرار بلديات بلدية خاصة بالمدينة القديمة تابعة لبلدية حلب<sup>(١٩)</sup> ، وذلك أصبحت حدود المسؤولية عنها واضحة كما بدأت الدراسات الواقعية لتطوير استعمالات بعض الأبنية منها تحويل خان الوزير ليكون فندقاً سياحياً مع إنشاء مجموعة من المطاعم والكافيتريات إلى جواره في دار المعجمي وإعادة تشغيل حمام اللبابيدي جنوبي القلعة .

وتجرى حالياً متابعة عملية التوثيق والدراسات الخاصة بأصوار مختلف المناطق وتشديد المراقبة لمنع اساءة الاستعمال أو التعديل المخالف فيها وسيكون السجون أحد العقوبات المفروضة عند وقوع الاساءات للمحتلة .

#### تعديل الواقع التنظيمي في المناطق الحدية من المدينة :

نتيجة للتوسع الانفجاري لحدود المدينة المعمورة خلال فترة زمنية قصيرة ونظرا للكلفة الكبيرة للأبنية نتيجة الارتفاع الكبير في أسعار الأراضي .

ورغبة من تجار البناء في استثمار أكبر ما يمكن عند البناء فإن ما ينتفذ فعلا يزيد عامل الاستثمار فيه عن الملحوظ في النظام العمراني بما يعادل الضعف في أحسن الحالات لذلك كان للترجح نحو تحديد عامل الاستثمار في مختلف المناطق مع فرض بعض الجوانب التي تساعد على تأمين التهيئة والتضمين لجميع عناصر البناء .

الا ان هذا النظام لم يجر تصديقه وتطبيقه حتى الآن نظرا لأن الغالبية العظمى من أراضي المدينة المعدة للبناء نتيجة مداخلات تجار الأراضي ستكون خاضعة لعامل استثمار ينقص عن عامل الاستثمار المطبق حاليا .

ونحن نعتقد بأن تطبيق مبدأ عامل الاستثمار سيسمح في المستقبل بتنفيذ عمارة عضوية تتلامح مع الواقع الاجتماعي والمعتقدات الدينية اضافة لامتجانيها للظروف الطبيعية والمناخية وربما والحالة هذه عنا في صمارتنا إلى الجذور وبذلك نبدأ خطأ جديدا نربط فيه ماضينا بحاضرنا ومستقبلنا خصوصا بعد تطبيق المرسوم ٦٠ ضمن حدود ، وذلك تفتح الافاق واسعة أمام تخطيط عمراني وعلمي تصبح المعطيات عاجزة أمام المبدعين الخلاقيين في مبدل تخطيط وعمارة متميزتين .

#### الاجراءات المقترحة لتطوير حزام المخالفات في المدينة :

تشكل مناطق المخالفات اغراضا وبناء أحد الظواهر الجديدة التي راقتت النزوح الكبير من الريف إلى المدينة وبلغت من الاتساع حدا أصبح فيه تطبيق الدراسات التنظيمية وتنفيذ الخدمات الفنية من الأمور المستحيلة<sup>(٢٠)</sup> .

وتضطر البلدية دلما نتيجة لتعامل سياسية واجتماعية من تنفيذ بعض الخدمات الضرورية مثل الطرق والماء والمجاري والكهرباء وأحيانا الهاتف والنقل الداخلي الا ان الخدمات التعليمية والتجارية والاجتماعية والتقنيية تبقى في الحدود الدنيا .

ونظرا لأن القوانين السورية مرصية الاجراء لا تسمح بازالة بيت مخالف الا بتأمين بيت بدلي لاصحابه لذلك تجد البلدية نفسها عاجزة كليا عن تنظيم وإعادة بناء هذه المناطق .

ورغم ذلك بدأت البلدية برنامجا اسكانيا بدعم مركزي كما نوهنا سابقا لاعادة توطين سكان المناطق المخالفة نفذ منه حتى الآن حوالي ٤٠٠ شقة سكنية ستكون البداية في اعادة توطين هؤلاء النازحين ضمن شروط انسانية ولكون البداية لعملية اعادة تنظيم واسعة في المناطق المخالفة وإزالة « حزام الفقر » .

ان المشكلة الباقية حتى الآن هي في اختيار اسلوب للتنظيم وللبناء اذ لن المعالجة التنظيمية واسلوب البناء المتبع لازالا يسيران على الطريقة الأوروبية حيث البناء الطائفي والافتتاح نحو الشارع المورد الرئيسي للتنظيم .

لقد كان من المفروض أن تتكلم البلدية محاولاتها المتواضعة التي اتخذت في السنوات بالعودة إلى اسلوب البناء التقليدي خصوصا بعد ما تبين للجميع بأنه الاسلوب المفضل والأكثر انسانية وتلبية لحاجات السكان الا ان المجالة في الدراسة والاعتقاد بأن الحل الطائفي أكثر اقتصادا من الحل ذي الانتشار الاثني هو الذي دُفع بالبلدية لاعتماد هذا الاسلوب حديثا .

وتدل دراسات المقارنة التي قمت للحصول على الاجازة في الهندسة المعمارية بجامعة حلب على أن الاسلوب التقليدي في

(١٩) المقصود هنا بعامل الاستثمار مجموع المساحات الطائفية المبنية على الأراضي بموجب الأنظمة العمرانية .

(٢٠) لقد قام طلاب كلية العمارة وعلى مدى أربع سنوات بدءا من عام ١٩٧٨ برصد لمصالي وجتماعي واقتصادي كان الهدف منه التعرف على عدد سكان هذه المناطق وكذلك الاصول التي تقوم منها والمعادات والمعتقدات مع دراسة واقية للواقع الاقتصادي ومصادر الدخل اضافة إلى التعرف على اسلوب العمارة في هذه المناطق فبين ما يلي : يكون استقرار السكان النازحين من شرق سورية في المناطق الشرقية للمدينة كما تشكل كل مجموعة وبلدية مستوطناتها الصغيرة وتنقل معها جميع عائلاتها وروابطها الريفي في المناطق اللقائمة منها وتعمل الغالبية العظمى في الصناعات أو الخدمات أو في أعمال البناء والسكن التقليدي هو المتبع بشكل حاسم كما ان غالبية الأبنية تم تنفيذها من قبل اصحابها بمراد بناء محلية .

التنظيم والمعمارة لن يكون بأي حال من الأحوال أكثر كلفة من الأسلوب المطالب في نتيجة الوفير الكبير في كلفة الطرق والشبكات بالإضافة إلى كونه أكثر تلاؤماً مع الشروط المناخية والماديات والتقاليد المحلية .

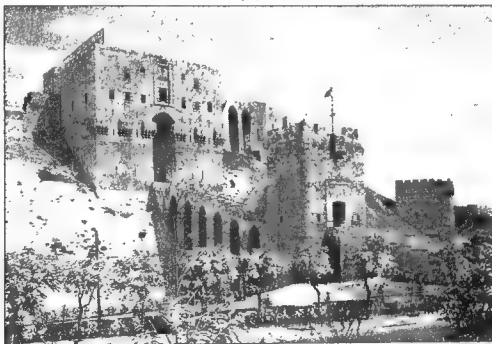
وتجارب بلدية تونس رائدة في هذا المضمار وتشكل عملية حي إبن خلدون في مدينة تونس مثلاً يحتذى حيث تم التصميم بشكل يوفّر التفاعل الحي بين واقع المواطن التونسي وطريقة عيشه وقواعد التنظيم العمراني للمجموعات الكبرى من المساكن في مسكن أفرادى تصل الكثافة فيه إلى ٣٠٠ شخص في الهكتار ضمن تكوين عمراني وتفاصيل معمارية تتمجم كايا مع الواقع التونسي واحتياجات الفرد اجتماعياً واقتصادياً ولم يهمل المصممون وجود الميزة كمنصر جديد ومستقبلي للنقل فكانت الشوارع العامة مزولة عن حركة المشاة وتم التركيز ضمن وحدات الجوار على استعمال طرق المشاة فقط وربّحت الخدمات على أنواعها ضمن مجمعات ومراكز متسلسلة الأهمية بشكل يؤمن الخدمة للريحة والحركة السهلة للسكان .

والغريب في الأمر أن الهياكل التنظيمية والعمرانية للمدن التقليدية صارت مثلاً يحتذى في العديد من المدن الأوروبية وفي لقارة الأمريكية كما أن الكثير من المصممين الأجانب ولجأوا عند وضعهم المخططات المعمارية للأبنية الخاصة والعامة في مدن المنطقة إلى عمارة فيها الكثير من البحث عن عمارة متلائمة مع الواقع الطبيعي والمعمارة التقليدية .

صحيح أن غالبية هذه الحلول تهتم بالشكل أكثر من اهتمامها بالمضمون وهذا أمر طبيعي بالنسبة لهؤلاء الدارسين كونهم لا يشعرون ولا يستطيعون استيعاب واقعنا من خلال الدراسة دون المعاشة إلا أنهم ومن خلال قناعاتهم الأكاديمية يشعرون بضرورة الأخذ بالواقع المحلي عند دراساتهم المعمارية والعمرانية .

إن دراسة مفصلة لواقع مدننا وعمراننا من قبل المختصين عنفاً كفيلاً بإيجاد الأطر العامة وحتى المواصفات الخاصة لمعمارة وطنية الشكل تحقق وظائف العصر المطروحة تخطيطاً وعمارة وتفاصيل . وفي الإجراءات العامة التي يمكن اتخاذها للتطوير المستقبلي للمليم في المدن الكبرى وفي مدينة حلب خاصة .

صورة (١٠) قلعة حلب



ما سبق يتبين بأن المشاكل العامة التي تعاني منها مدينة حلب وكذلك المدن الكبرى في العالم العربي نتيجة التطور السريع وغير المرافق في التحول الديمغرافي التالية :

- ١ - تطوير الواقع السكني في المدينة القديمة وتأمين الخدمات الملحة للمعاصرة فيها .
- ٢ - دراسة المخططات التنظيمية بشكل يحقق التوازن في توزيع الخدمات والسمهر على تنفيذ هذه المخططات بشكل يزيل أو يخفف مشاكل النقل والمواصلات والاختناقات الحاصلة فيها بمد دراسة حصرية لمواقع المناطق السكنية الجديدة وأفاق تطورها .
- ٣ - البحث العميق عن الصيغ العمرانية والمعمارية الكفيلة بتوسع المدن بشكل يتلاءم مع واقع المدن القديمة ويؤمن التواصل الحي بين القديم والحديث .

وتطوير السكن في المدينة القديمة ممكن بعد استكمال عمليات الرفع التفصيلي فيها لجميع الأبنية واستعمالاتها الحالية مع تقدير قيمتها فنيا وماديا ليصار بعد ذلك إلى تحديد استعمالاتها المستقبلية لتحسين الخدمات فيها التطويرية والإدارية والثقافية والترفيهية والاعتماد بالتفاصيل كالتدققة والشبكات وأنواعها حيث تعاني دور هذه المنطقة وحاراتها من نقص الخدمات الصحية وشبكات الصرف بالإضافة إلى سوء تنفيذ المتواجد من الشبكات فيها .

ان انتقال المرأة اجتماعيا من واقع ربة البيت إلى ممارسة العمل الفكري والنزيلي انعكس بشكل إيجابي على تطور المرأة حرية واقتصادا الا ان نقص الخدمات الخاصة بالأطفال انعكس سلبيا على الاهمال والتناقص المبرجوة من ممارستهن العمل .

ان اختيار بعض الدور الكبيرة ودمجها مع بعض العناصر المجاورة لتكون مقرات لخدمات إدارية واجتماعية وثقافية وكذلك لدور الحضانه ورياض الأطفال والمدارس سيكون الضمان الأكيد في الحفاظ على أبنية المدن القديمة ومثال تونس أحد الأمثلة الرائدة في هذا الميدان حيث تم تحويل العديد من دور المدينة العتيقة لادارات ووزارات ومناقص ومعاقد حرفية ... الخ .

وتشكل الأسواق التقليدية عنصر الجذب نحو المدينة القديمة فيؤمن إحيائها وتطويرها اقتصاديا وتبقى للخدمات التجارية لمكان المدينة القديمة مؤمنة بشكل ممتاز في إطار حركة انسانية .

وتبقى مشكلة الكثافات الكبرى في المدن القديمة المشكلة الكبرى لذلك لابد من اجراءات حاسمة في هذا الميدان لتخفيف هذه الكثافات بعد نقل جزء من سكانها طوعا إلى أماكن جديدة قرب مواقع العمل وهذا يتطلب وضع للبرامج الآتية ورصد الموازنات الكافية لتنفيذ الخطة الاسكانية الجديدة والكفيلة بحل هذه المشكلة .

ان إزالة الصناعات الصغيرة وكذلك المحلات والمسطوحات من دور ومؤسسات المدينة القديمة وإعادة السكن اليها أو توظيفها للخدمات الضرورية ستظهر للنتائج الإيجابية كذلك سريعا في تحسين الواقع السكني وتخفيف أعباء التكاليف الميكانيكي في المدينة القديمة وتحسين البيئة فيها .

ان وضع المخططات التنظيمية الحديثة التي تراعي في واقع المدن القديمة آفاق تطور المناطق الحديثة فيها بشكل متوازن كفيل بإيجاد الحلول اللازمة لمشاكلها المستعصية وخاصة ما يتعلق بحزام الفقر حول المدينة .

وتبقى مشكلة السكن العشوائي للوافدين للجدد حول المدن الكبرى في وضع ليس ريفيا وغير حضري مستعصية على الحلول نتيجة فقدان الخطة الاقتصادية الواضحة والسياسة الاسكانية الملائمة لها وستزداد اتساعا بشكل عاصف نتيجة ذلك .

ان وضع الخطة الاسكانية غير كاف والحالة هذه لابد من السهر على دقة التنفيذ بالمرونة اللازمة لأن التطبيق السليم سيؤدي إلى كوارث اقتصادية وسكانية كحالاتنا الراهنة .

لذلك فان تطوير النحل في الريف أولا وإدخال جميع الخدمات المصرية اليه من شبكات المواصلات والماء والكهرباء والخدمات العلمية الضرورية والاجتماعية ثانيا أمر حيوي يحمي ارتباط أبناء الريف بأرضهم ومواقعهم كبيرا لدرجة تجعلهم يفكرون بشكل جدي قبل الهجرة إلى المدينة ومعالجة العيش فيها ضمن ظروف صعبة وغير انسانية ويشكل الحد من الهجرة إلى المدن مفتاح الحلول لجميع مشاكل المدن الكبيرة .

ان التجهيز الجيد للريف بتبني تكاليفه على الاقتصاد الوطني أقل من كلفة تطوير المدن العملاقة ولا ينقص بلدان العالم الثالث سوى وضع الخطة العلمية لتطوير الريف والسهر على تنفيذها .

ان إدخال الكهرباء والماء حاليا إلى الأرياف في البلاد العربية ومؤخرا إلى الأرياف السورية والتطور الكبير في استعمال التقنيات الحديثة في الزراعة كان البداية في توظيف فعال للأسواق الوطنية في الميادين الزراعية مما فتح أمام أبناء الريف فرصا جيدة للعمل ويقع الجهد الأساسي والحالة هذه على الدولة وتسيير سوريا في اتجاه استثمار جميع مصادر المياه فيها إلى أقصى الحدود مما يساعد مستقبلا في تطوير دخل الفلاح والمزارع وبالتالي التخفيف من الهجرة نحو المدن الكبرى .

ان عقلنة زيادة السكان في المدن بالحد طوعا من الهجرة نحوها سيكون العنصر الحاسم في وضع مخططات تنظيمية تستجيب للحاجات الفعلية للسكان كما سيساعد على تحديد للتقنيات الضرورية لتنفيذ هذه المخططات ووضع القواعد الكفيلة بذلك .

ان التطور المركزي للخدمات في المدن الكبرى ووضع جميع التفاعلات التجارية والإدارية والثقافية والترفيهية والصحية على أطراف المركز التاريخي فيها كنتيجة طبيعية ومباشرة من نتائج النظام الرأسمالي في بلاد محدودة التطور تقنيا انعكس سلبيا في اتجاهين رئيسين :

أولهما: سوء التخدم لفئات كبرى من سكان المدن .

ثانيهما: تفاقم أزمة النقل والمواصلات في هذه المدن .

لذلك فان توزيع الخدمات في المدينة بشكل علمي مع مراعاة الاحتياجات الفعلية للسكان سيكون له الأثر الكبير في التطور اللاحق للمدينة كما سينعكس بشكل إيجابي على الواقع التعليمي والصحي والاجتماعي والاداري كما انه سيؤدي إلى تحسين البيئة في هذه المراكز الملونة .

أن توزيع الخدمات بشكل موضوعي متكون نتائجه إيجابية على واقع الأحياء السكنية مما ساعد في الحد من تكاليف شبكات المواصلات وعناصر النقل في هذه المدن خصوصا وأن الموارد الحالية لغالبية المدن الكبرى في الوطن العربي تنفد عاجزة أمام تطوير شبكات النقل فيها كما أن الإجراءات الإدارية لم تتمكن من حل أزمة المواصلات ومثال القاهرة ودمشق وأيضاً وجلي في هذا الميدان حيث يستمر واقع الحركة فيها يتدهور مستمر .

وتفكيك المركز الوحيد واقتراح مراكز ثانوية على أطراف المدن وسط الأحياء السكنية الجديدة كما يجري حالياً في مدن الكويت وجدة والرياض ومؤخراً في دمشق سيكون البداية للمنطقية والمفعولة في حل أزمتات التصنيع والمواصلات والحركة في المدينة .

ونستطيع الاستفادة من القواعد الناعمة لحجم ونوعية وأماكن وضع الخدمات في المناطق السكنية من البرامج المقترحة في العربية السعودية ووزارة الإسكان السورية التي تحدد الاحتياجات استناد إلى أعداد السكان أولاً وواقعهم الاجتماعي والاقتصادي والثقافي ثانياً . وبذلك نتمكن من وضع المواصلات العلمية للصحيحة للمركز الرئيسية والثانوية في المدن وبعد تحديد أنواع وحجم الخدمات فيها لنترجم فيما بعد إلى ساحات يمكن التعبير عنها حجمياً بشكل يتلاءم مع الواقع البيئي والمنطقي والاجتماعي والإمكانات الاقتصادية المتاحة .

وتبقى مشكلة الطابع والهوية العمرانية والمعمارية في المدن العربية المشكلة الكبرى التي يجب التركيز على حلها ووضع الأطر العامة التي يمكن من خلالها التعبير عن الاحتياجات بأسلوب مبتكر وخلق يتلاءم مع الواقع التاريخي والتراث الثقافي والأطوار الفيزيائي والإمكانات المادية .

أن الجامعة أينما وجدت هي المركز العلمي الأكثر تأهيلاً لتقديم الدراسات والاقتراحات الضرورية في جميع المجالات التاريخية والاقتصادية والسكانية والعمرانية للمعمارية لذلك كان ضروريا إقامة تعاون فعال بين الجامعات والبلديات والوزارات المختصة .

أن إقامة معاهد التراث محلياً وإقليمياً للبحث والتأهيل العلمي جاء ضرورة ملحة لايجوز تأجيلها والتفكير بأنها نوع من الترف الفكري .

أن مشاركة الطلاب في الكليات المختصة في أعمال للدراسة والبحث سينعكس إيجابياً في اتجاهين أولهما تطوير البحث العلمي وثانيهما رفع الامكانيات لدى شباب المستقبل وجعلهم يحمون مباشرة بالمشاكل الراهنة ويفقهون بشكل أفضل أساليب حلها .

والجامعات السورية وجامعة حلب على وجه الخصوص بدأت مكاتب العمل المهني فيها بعد تكليفها بإجراء الدراسات المتعددة أو نتيجة دخولها المسابقات المحلية والدولية في إيجاد بعض الصيغ العلمية لحل بعض المشاكل في المدن أثناء الدراسات الخاصة بمراكز المدن التاريخية في حلب وحمص ودير الزور فاعطت بذلك دراسات جادة نتيجة مشاركة الطلاب في التعرف العميق والتحليل العلمي للعوامل التاريخية والاقتصادية البشرية والثقافية مما شجع عدداً من الدارسين على متابعة هذا الاتجاه وبالتالي طرح الأفكار والصيغ المتعددة التي يمكن من خلالها بدايات عمل مثمر وخلق سيساعد الأجيال المقبلة من المختصين في تحمل مسؤولياتها بجدارية بعد تأهيلها بشكل ملائم .

ومن هنا نبدأ .



## النمو العمراني السريع لمدينة حلب الأسباب - النتائج - الحلول دكتور / علاء الدين لولح

تشترك مدينة حلب مع معظم المدن العربية بعوامل ومميزات عامة ، كانت الأساس والدافع في نموها السريع في فترة محدودة من الزمن ، ويعود معظم هذه الأسباب إلى الدور الاقتصادي المتعاظم لهذه المدن ، والتركيز الصناعي والإداري والخدماتي فيها ، وتوافر العمالة والتوظيف فيها بشكل مستمر ومفر وبمقياس يتجاوز حلجة سكانها .

وقد شجع هذا الوضع الجديد للمدن العربية سكان الريف في الهجرة إلى تلك المدن واستيطانهم على مشارفها وحول المناطق الصناعية فيها وذلك ضمن جزر سكنية عفوية أو مخالفة ، أو داخل المدينة التاريخية التي هجرها سكانها الأصليون بدورهم باتجاه الأحياء الجديدة خارج الأسوار منذ بداية هذا القرن .

ويمكننا باستعراض بسيط للتطور العمراني لمدينة حلب أن نلمس حجم هذا التوسع الكبير والنمو السريع وأن نتحسس آثاره ونحال أسبابه والنتائج التي ترتبت عنه على كافة الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية والثقافية .

وسهلاً للدراسة والتحليل فيمكننا تصنيف الأسباب والمؤثرات في نمو المدينة إلى أسباب ثلاثة تتعلق بالموقع الجغرافي للمدينة وأهميته بالنسبة للمواصلات المحلية والدولية ، ومتغيرة وتتعلم بكل ما طرأ من مؤثرات كان لها دور في زيادة حجم النمو وتسريعه ليكون خارج مقياس الزمان والمكان وبمعنا عن تصورات وتوقعات المخططين .

وتقع مدينة حلب في الجزء الشمالي من سوريا ، في نقطة تقاطع استراتيجية وكبيرة الأهمية بين أوروبا والشرق الأوسطي ، وقد كان لهذا الموقع الثريد أهمية تاريخية مهمة ، كنقطة تلاقي وتبادل تجاري بين الشرق والغرب ، وقد كان لموقعها هذا كمحطة لقوافل التجارة وعلى طريق الحرير التاريخي أكبر الأثر في نموها وإزدهارها واحتلالها في القرن الخامس عشر المركز الحضاري الثالث بعد القاهرة وإستانبول . شكل ( ١ ، ٢ ) .

ويمكننا أن نكون صورة مفصلة عن توسع هذه المدينة وتطورها حتى منتصف القرن التاسع عشر بالعودة إلى مخططاتها حسب كتاب سفيانية عن حلب ( شكل ٤ ) حيث تذكر هذه الوثائق أن مساحة المعمور منها في القرن السادس عشر كان حوالي ( ٣٠٠ ) هكتاراً وأبعادها من الشرق إلى الغرب ١٥٠٠ م ومن الشمال إلى الجنوب ٢٠٠٠ م .

أما في منتصف القرن التاسع عشر فقد بلغت مساحة المعمور منها داخل الأسوار وخارجها حوالي ( ٥٥٠ ) هكتاراً وأبعادها قرابة ٣٥٠٠ × ٢٢٠٠ م . ويبلغ مساحة المعمور منها حالياً أكثر من ١٥٠٠٠ هكتاراً .

ولذا أردنا أن نحال المتغيرات من الأسباب التي أدت إلى هذا للنمو العمراني السريع فيمكننا تصنيفها على النحو التالي :

أ - اقتصادية اجتماعية . ج - إدارية وخدمية .

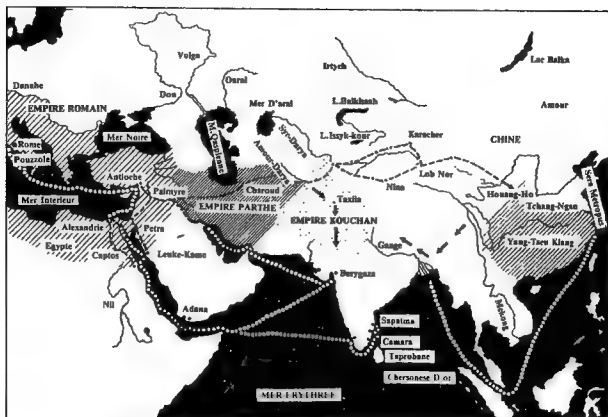
ب - سكانية . د - قيسية .

وجميع هذه العوامل والمميزات تتجسد في حالة مدينة حلب . فيالنسبة للعامل الاقتصادي الاجتماعي فيمكن توزيع السكان في مدينة حلب إلى ثلاث فئات :

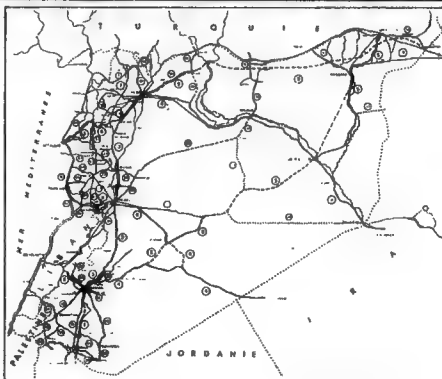
أ - طبقة شعبية تمثل ٤٠٪ من السكان .

ب - طبقة متوسطة وتمثل ٤٠٪ من السكان .

ج - طبقة غنية وتمثل ٢٠٪ من السكان .

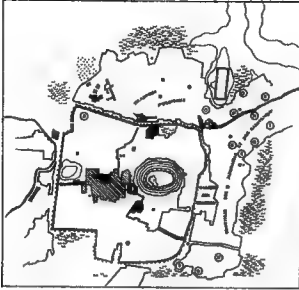


شكل (١)  
مواقع مدينة حلب

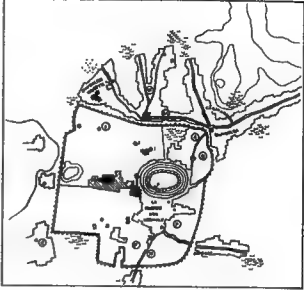


شكل (٢)  
كمحطة للقوافل للتجارة  
موقع مدينة حلب

ويتبع هذا التكوين القوي للمجتمع الحايي تكويناً عمرانياً قوياً للأحياء والمساكن وهو أمر واضح على الصورة العمرانية للمدينة ويمكن قراءته بسهولة على مخططها التنظيمي .



شكل (١)  
حلب في منتصف القرن التاسع عشر



شكل (٢)  
حلب في القرن العشرين

ويتوزع الحطيون العاملون بنسبة ٤٦٪ في حقول الصناعة والانتاج الصناعي بينما يتوزع الباقي في حقول التجارة والانتاج الحرفي والمهن الأخرى المختلفة .

ان متوسط دخل الفرد في مدينة حلب قد تضاعف كثيرا عنه في عام ١٩٧٥ عند اعداد آخر مخطط تنظيمي وهذا التحسن في دخل الفرد بالإضافة إلى التحول الاجتماعي الهام في حياة الأسرة من حيث تحديد عدد أفراد العائلة والنزعة إلى الاستقلال أدى إلى المزيد من الطلب على المساكن والحاجة إلى المزيد من الأرض وللتنوع .

أما بالنسبة إلى التركيز الصناعي وإمكانيات التوظيف والصناعة في مدينة حلب ، فقد شهدت هذه المدينة تطورا كبيرا في السنوات الخمس عشرة الماضية في بناء المصانع والمناطق الصناعية وتوظيفها صناعيا مهما ومركزا في محيطها العمراني المجاور ( كالصناعات النسيجية وصناعات الجارات والزجاج والمصابع والأسمدة ومحال الأقطان والمطاحن ، والمصانع وغير ذلك من الصناعات المختلفة التي تم اختيار مواقع الكثير منها بشكل مريح دون أن يؤخذ بعين الاعتبار جدواها الاقتصادية وقربها من المصادر الأولية اللازمة لها وطرق التصريف والتزويد لمنتجاتها ومستهلكاتها .

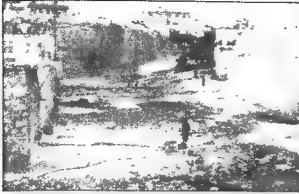
وقد استقطب هذا الوضع الأيدي العاملة من لريف المجاور ، التي وجدت في المدينة حياة أكثر ملاءمة واستقرارا من حياتها الريفية الصعبة ، فاستوطن هؤلاء المهاجرين حول تلك المناطق الصناعية ، ضمن مجموعات سكنية مخالفة ، تنفتح إلى أبسط الشريط الصحية والاجتماعية للسكن صورة (١) لبعض نماذج السكن المخالف ) ، حتى بلغت مساحة المعمر من هذه الأحياء حوالي ١٠٠٠ هكتار ، ولا يكاد ينشأ حي من هذه الأحياء حتى يطالب سكنته الدولة بالاعتراف بهم كحالة عمرانية راحنة وتأمين المرافق اللازمة لهم وبخاصة الماء والكهرباء .

وتبذل جهود كبيرة ومستمرة لحل مشكلة مناطق السكن المخالف عن طريق إعادة النظر في إمكانياتها التخطيطية بهدف دمجها في حياة المدينة وتأمين المستلزمات الأساسية لسكانها من الخدمات والمرافق .

ومما يجدر ذكره بأن معظم هذه المناطق قد تم تشاؤها بطرق البناء التقليدية من الحجر الحامل أو من هيكل أسمنتي وأن معظم هذه الأحياء قد تم تشييدها إما فوق أراضي مخططة كانت مخصصة بالأساس لوظائف عمرانية ملحوظة في المخطط التنظيمي ولم يتم تنفيذها لسبب أو لآخر ( عدم توفر المال اللازم أو التلك الاداري في التنفيذ ) وإما تم تشييدها فوق أراضي كانت مخصصة بالأساس لمناطق خضراء أو مشجرة .

ولعل تجار الأراضي في هذه المناطق دورا كبيرا في تشجيع مثل تلك المخالفات سعيا وراء أرباح خيالية . حيث يقومون بتوزيع هذه الأراضي على الورق إلى قطنم صغيرة جدا ( ٨٠ - ١٢٠ م<sup>٢</sup> ) تباع إلى المخالفين بأسعار عالية .

ويساعد على قيام هذا النوع من السكن المخالف غياب الرقابة البلدية الفعالة لمثل هذه الحالات وعدم توفر الكادر الكافي واللائم للسيطرة على هذه المشكلة أو الحد منها .



صورة (٢) نموذج للسكن المخالف



صورة (١) نموذج للسكن المخالف



صورة (٤) جزر سكنية عضوية على محيط المدينة



صورة (٣) نموذج للسكن المخالف

وتعود أسباب الهجرة من الريف إلى المدينة والخلل في التوزيع السكاني إلى التقصص في التكوين البنيوي للريف وعدم توفر الخدمات الأساسية والفعاليات الرئيسية التي يحتاجها الفرد فيه لتأمين حياة أكثر استقراراً وطمأنينة له وأكثر استجابة لمتطلبات الحياة المعاصرة .  
ففي دراسة احصائية لأصل سكان حلب عام ١٩٦٠ تبين أن ٧١٪ منهم فقط كان من أصل حلبى بينما يعطي الوضع الراهن أكثر من ٥٠٪ للمهاجرين إليها من الريف ومن المدن الأخرى .

كما أثبتت هذه الدراسات أن توزع المناطق السكنية للمهاجرين غير متعلق بالطرق التي كانوا يسلكونها للوصول إلى مدينة حلب .  
ويشكل العامل الديمغرافي ممياً رئيسياً ومشتركا للنمو العمراني لمعظم المدن العربية فالمعدل الوسطي للزيادة السنوية لمدينة حلب حسب الجرد الاحصائية يمثل ٣,٣١٪ وهو تقدير يختلف بشكل بسيط عن تقدير SCET الذي يبلغ ٣,٧٪ وهو في حالة دمشق يساوي ٣,٧٪ حسب تقديرات ليكوشا .

وتقابل هذه الزيادة في أعداد السكان الحاجة إلى المسكن والمرافق والخدمات وبالتالي الحاجة إلى مزيد من الأرض والتوسع .  
إن التركيز الخدماني والاداري في مدينة حلب كان أحد أهم الأسباب التي ساعدت على النمو العمراني السريع للمدينة وشجعت على الهجرة والاستيطان فيها لقرى وقرىها من الريف المجاور أو من مراكز المحافظات النائية التي تعتمد في معظم خدماتها وتجارها عليها كحالة مدن دير الزور والرافقة والفرقة ومدن الجزيرة السورية .

فقد تركز في هذه المدينة معظم الخدمات الرئيسية كالجامعة والمطار الدولي ومؤسسات استصلاح الأراضي والمراكز الرئيسية لمؤسسات الانشاء وشركات التعمير والمديرية العامة للسكان الحديدية وغيرها من الإدارات والمؤسسات الكبرى .

فالجامعة على سبيل المثال تمثل نموا مستمرا بطاقة استيعاب حالية قدرها ( ٤٥٠٠٠ ) طلاب موزعين على الاختصاصات الجامعية التقليدية ويزيد هذا العدد بنسبة ٢٠٪ على الأقل سنويا باعتبار أن جامعة حلب هي للجامعة الوحيدة في المنطقة الشمالية والشرقية من البلاد وذات قطر تخديمي سكني يقارب الـ ٣ مليون نسمة وآخر جغرافي يغطي كافة محافظات القطر الشمالية والشرقية أي ما يعادل حوالي ثلث مساحة القطر .

وبسبب تواجدها الجامعة في مدينة حلب يضطر سكان المحافظات المذكورة المحدودي الدخل عموماً إلى الهجرة إليها لمتابعة تحصيل أولادهم الجامعي ، مما يؤدي بالتالي إلى استقرارهم فيها مدى حياتهم وينعكس هذا سلباً على نمو المدينة على حساب المدن الأخرى وعلى حساب الريف .

وإذا يمثل هذا النزف المستمر في الهجرة إلى المدن الكبرى أعداداً قياسية مخفية حيث يبلغ مجموع عدد المهاجرين من المدن الصغيرة إلى مدينة مثل دمشق عدد السكان الأصليين للمدينة المهاجر منها كحالة دير الزور وحماة وهذا يعطي مؤشراً خطيراً يجب الالتفات له ودراسته وتحليله واتخاذ السبل اللازمة لحل أسبابه وتوفير الخدمات والمرافق الضرورية لتثبيت السكان في تلك المدن .

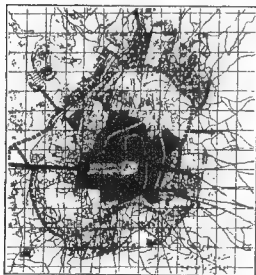
إن التأخر في إعداد الدراسات التنظيمية والتفصيلية لمناطق التوزيع وتنفيذها عامل يساعد على النمو العشوائي لكثير من الحالات في المدن العربية كما هو عليه الحال في مدينة حلب أيضاً وكما ذكرناه آنفاً عن مناطق السكن المخالف ، وهكذا يصبح المخطط التنظيمي ( إن وجد ) في حالة كهذه جبراً على ورق .

وكنّاك الحال فإن غياب الدراسات الإقليمية الجدية وعدم فاعليتها إن وجدت انعكس سلباً على نمو المدينة ، ففي حالة حلب تكاد تنفقر دراسات المخطط التنظيمي إلى مثل هذه الدراسات التي تعنى بالتطوير الإقليمي لمناطق حلب المجاورة تطويراً ضمن توفير الحاجات اليومية لسكانها وكافة الخدمات التي تتطلبها حياتهم المعاصرة ، وتوفير امكانيات العمالة لأفرادها تبعاً للإمكانيات والمعطيات النوصية والجغرافية والاقتصادية لمناطقهم ، الأمر الذي يسهم في الحد من التزوح من الريف إلى المدينة ويضمن توزيعاً سكتياً متوازناً بينهما ، ويحقق تنمية اقتصادية واجتماعية تتماشى والإمكانيات الطبيعية الإقليمية .

والجدير بالذكر أنه قد بدىء بإدراك أهمية هذه الدراسات وتقوم بلدية حلب حالياً بإعداد الدراسات الإقليمية الضرورية لمناطق التوزيع فيها إلا أن ذلك يبقى أقرب إلى النظرية من التطبيق إذا لم يستند على دراسة تخطيطية شاملة على المستوى الوطني بأكمله .

## النتائج :

إن النتائج التي تمخضت عن نمو مدينة حلب نمواً سريعاً ومفاجئاً خلال فترة ما بعد منتصف القرن كان لها تأثيرها السلبي على المظهر العمراني للمدينة فقد تضخمت هذه المدينة تضخماً كبيراً من الناحيتين السكانية والجغرافية ففتر عدد سكان مدينة حلب إلى ١,٥ مليون نسمة بعد أن كان ( ٥٧٨٨٦١ ) حسب إحصاءات ١٩٦٦ وأصبحت مساحتها تزيد على ١٥٠٠٠ هيكتار بعد أن كانت مساحة المعمور منها بالإضافة إلى مساحة القسم المنظم منها حسب مخطط كوتون ١٩٥٢ حوالي ٢٢٠٠ هيكتار الأمر الذي كان له انعكاساته السلبية على كافة المستويات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والفنية والثقافية .



مخطط كوتون ١٩٥٢  
( محاور الحركة )



شكل (٥)

الوضع الراهن لمدينة حلب  
ويبين فيه حجم أشغال الجامعة من المخطط العام

كما زادت رقعة امتداد مركز المدينة ليشمل مساحة كبيرة من الأرض تمتد من باب الحديد شرقاً وحتى الخط الحديدي الذي يقسم المدينة إلى قسمين ( شرق وغرب ) بطول يقارب حوالي أربعة كيلو مترات . ومن سوق الهلال والكلاسة جنوباً إلى محطة بغداد شمالاً بالإضافة إلى المركز التاريخي للمدينة ومنطقة الأسواق التقليدية وكان لهذا التركيز الكبير على مركز المدينة أثراً للميلة على المدينة القديمة ، فقد زحف العمران الحديث باتجاه التسبيح التاريخي للمدينة القديمة .

وهتمت الكثير من الأحياء والمعالم التاريخية فيها لصالح قيام منشآت حديثة كما نجم عن ذلك مشكلة مواصلات حادة نتيجة تركيز معظم الفعاليات الأساسية في مركز المدينة وأصبح من الصعب الوصول إليه بوسائط النقل المختلفة ، وقد ساعد على ذلك خلو مناطق التوسع من الفعاليات والخدمات اللازمة للحياة في تلك المناطق ، الأمر الذي أدى إلى تركيز الحركة باتجاه المركز وزاد في حدة هذه المشكلة . صورة (٦٥) .

ومما زاد المشكلة تعقيداً أن واقع التسبيح المعماري في قلب المدينة لم يكن مهيأ من ذي قبل لاستيعاب وتصريف هذا التدفق الكبير في المواصلات ذلك لأن محاوره ليست بالمرض الكافي اللازم لتدمير مثل هذه الحركة الكثيفة على الرغم من المحاولات العديدة التي تناولت تنظيم المرور وترتيبه ولم تتناول حلولاً عمرانية لتوسيع هذه المحاور أو حلها على أكثر من مستوى لأن ذلك يصطدم بصعوبات ومشاكل تفرضها طبيعة الوضع الراهن المركز بالإضافة إلى لكلفة الكبيرة لمثل هذه الحلول .



صورة (٦)



صورة (٥)

المحاور الرئيسية المزمعة بالحركة والتي تربط بين جاني المدينة القديمة والحديثة

ولم تقتصر المشكلة على حركة السيارات وأنواعها فقد أصبحت حركة المشاة في كثير من المحاور شبه 'مستحيلة' وبخاصة في المحور الرئيسي شرق غرب ( الخندق - القوتلي ) ومحور ( التل - السليمانية ) وشارع بارون ومنطقة المنشية وذلك لعدم كفاية الأرصفة لتأمين تدفق فعال لهذا النوع من الحركة حتى أصبحت في بعض من تلك المحاور مزيجاً من الاتسار والألفة وأصبح عبور المشاة لتلك المحاور أو الحركة خلالها بشكل مفاخرة جذية ومشكلة مستعصية لحل .



صورة (٧) محور شرق - غرب . شارع القوتلي وهو أحد الشوارع الرئيسية في المدينة



صورة (٩) محور الهولك الواصل بين القديم والحديث وفي نهايته مبنى غرفة للتجارة (١٦) دورا



صورة (٨) مجموعة حنيئة من المكاتب داخل المدينة القديمة ( شارع عهد المنعم رياض )

والجدير ذكره بأن معظم المخططات التنظيمية وخاصة الحديثة منها ( مخطط عام ١٩٧٥ ) لم يحاول إعادة النظر في وضع بعض الوظائف العمرانية التقليدية في مركز المدينة ، كمركز انطلاق باصات النقل الداخلي في منطقتي المنشية وباب جنين ووجود سوق الهال المركزي ومركز انطلاق السفريات وغير ذلك من الوظائف الهامة ، بل أننا نجد على العكس من ذلك أصراً من المخططين ومن البلدية نفسها على تكريس الوضع الراهن وإضافة وظائف جديدة على جانب كبير من الأهمية والخطورة كالتصغير البلدي الذي يجري تنفيذه في مركز المدينة وعلى ساحته الرئيسية بارتفاع ٢٢ طابقاً وبناء غرفة التجارة الذي تم تشييده قرب المدينة التاريخية بارتفاع ١٦ طابقاً ومباني الإدارات المختلفة كالمسكك الحديدية والمالية ومبنى اتحاد العمال . صورة (٩-٨) .

وفندق الميريديان الشاهق ( أكثر من ٢٠ طابقاً ) الذي يختلف مقياساً وعمراً ووظيفة عن محيطه السكني المجاور المحدود الارتفاع ( ٣ طوابق فقط ) وغير ذلك من الأبنية التي كان لها دور كبير في تكريس مركزية المركز واستدراج وتوجيه حركة المواصلات المختلفة إلى قلب المدينة .

وما هو صحيح بالنسبة لمركز المدينة للحديث هو صحيح أيضاً بالنسبة لحالة المركز التقليدي التاريخي حيث لم يحاول أي من

المخططات التنظيمية نزع بعض الوظائف العمرانية التقليدية منه ( قصر الحكومة - قصر العدل - مدينة الأوقاف - وبعض المراكز الإدارية الأخرى ) والتي بسبب استمرار وجودها في مواقعها التقليدية استدرجا لحركة المواصلات وضغطا مستمرا على النسيج التاريخي للمدينة القديمة ، وكذلك الحال بالنسبة للفعاليات الغربية التي تم زرعها في قلب المدينة والتي نجم عنها تخريب كبير في النسيج التقليدي عن طريق شق الطرق تسهيلات لعمليات تخزينها وتسويق منتجاتها .

إن مشكلة التلوث البيئي الذي تعاني منه مدينة حلب حاليا هي إحدى نتائج النمو السريع للمدينة وعدم قدرة التخطيط على مواكبة المتطلبات الحياتية المعاصرة للسكان .

ويأخذ هذا التلوث أبعادا عديدة أهمها تلوث الهواء الناجم عن للتخمرات الحيوية الذي أحدثها تصريف مجرى النهر القديم في المناطق المستصلحة منه وكذلك أذخة الميبرات والمناحنت والباصات التي تنفث سموما دون احتراق كامل ودون تصفية أو معالجتها وكذلك الغبار التي تثيره الكسارات المحيطة بمدينة حلب من كافة جهاتها وورش البناء المختلفة وأذخة المعامل وأبخرها ( الأسمنت ، الزجاج المصباح وغيرها ) .

وتلوث الماء حيث أصبح مجرى النهر القديم ( قويق ) مصفا لكهاريز حلب وكهاريز معاملها التي تصب في الكثير من الحالات مياهها المستصلحة فيه دون معالجة وتعنى بهذه المياه الملوثة والمسممة بساتين حلب في منطقة جسر الحج وتلوث الزراعة وتنتشر الأمراض والأوبئة نتيجة لهذا التلوث ، ويقتل حاليا جهود لمكافحة التلوث عن طريق إنشاء محطات عامة للمعالجة وللزام المعامل بمعالجة المياه قبل إلقائها إلى كهاريز المدينة .

#### الحلول والاقتراحات :

من خلال استعراضنا لواقع مدينة حلب وظروف نموها السريع الذي حدث خلال فترة وجيزة من الزمن ودراسنا وتحليلنا للأبعاد والدوافع نستطيع أن ننبين الحلول والاقتراحات التالية :

أ - إن مشكلة النمو العمراني هي مشكلة غير معزولة عن مشكلة التخطيط العام والشامل على المستوى الوطني ، وإن ضباب التخطيط بشكليه العام والإقليمي هو أحد الأسباب التي سهلت عملية النمو العمراني على أسس غير سليمة الأمر الذي نجم عنه خلل في التوزيع العام للسكان وعدم الاستغلال الأمثل للأماكن والموارد الاقتصادية بشكل جيد لذلك فاننا نعتقد بضرورة قيام دراسات فعالة في هذه الميادين تبحث في أمر التوزيع السكاني ، وتحدد الهوية النوعية لكل إقليم حسب إمكانياته الطبيعية والاقتصادية ، وترسم فرص المعاملة والمكب استكماله .

ب - لما كانت الهجرة من الريف إلى المدينة هي مشكلة أساسية مؤثرة في موضوع النمو العمراني لذلك فانه من الواجب إعادة النظر في بنية الريف وتزويده بالخدمات والخدمات اللازمة لحياة سكانه وتأمين فرص العمل لهم من خلال دراسات إقليمية تأخذ بعين الاعتبار موضوع التوازن بين الريف والمدينة ، وكذلك العمل على تطوير الانتاج الزراعي وتصنيعه وتسويقه وإعطاء الحوافز للتشجيعية لأبنائه .

ج - توزيع الفعاليات الرئيسية لدخل المدينة الواحدة توزيعا غير مركز لتحقيق تنمية متوازنة .

د - تزويد مناطق التوسع في المدينة بمراكز فعاليات وخدمات كافية لتلبية متطلبات حياة سكانها وذلك لتخفيف من نمو المركز وتخفيف ضغط المواصلات عليه .

هـ - إعادة النظر في وضع بعض الوظائف للصناعة والاقتصاد على ما يحقق منها المردود الاقتصادي الأمثل ونقل الوظائف الأخرى إلى مناطق أخرى أكثر تلاكما ومروءة .

و - تحديد حجم نمو الجامعة والاسمي إلى إيجاد جامعات إقليمية في مدن الأقاليم الشرقية والشمالية الشرقية لتخفيف عامل الهجرة إلى المدينة .

ز - العمل على إزالة أسباب التلوث ونقل عناصر التلوث المحيطة بالمدينة ، ومعالجة مصادرها دفعا لأخطاره وحماية للبيئة .

ح - برمجة عمليات التنظيم وترتيب تنفيذها بشكل مرحلي وعدم السماح بالانتقال من مرحلة إلى أخرى دون أن تكون الأولى قد استكملت الانجاز وذلك لتلاقي التراخات داخل المدينة .

ط - وضع حد للبناء المخالف على مشارف المدينة وتزويد البلديات بجهاز فني وإداري فعال لمجابهة هذا النوع من النمو العشوائي .

ي - تشجيع الهجرة المعاكسة إلى الريف وإلى المحيط المجاور للمدينة والمنظم على شكل مدن توليع أو ضواحي سكنية وتزويدها بكافة المرافق والخدمات وتأمين فرص العمل والتوظيف فيها ، لتخفيف الضغط على المدينة والحد من نموها السريع والمكثف .

بهذه التوصيات العامة والاقتراحات ينتهي هذا البحث وأرجو أن أكون قد وفقت في نقل وتصوير واقع مدينة حلب ومشاكلها الفرعية في النمو العمراني السريع الذي طرأ عليها خلال تلك الفترة الرجيزة من الزمن .



## النمو العمراني في مدينة حمص وتقديم الحلول المناسبة للمشاكل العمرانية

مكتور / جورج عبد الحكيم توما

### لمحة تاريخية :

إن ظاهرة المدن في القطر العربي السوري ليست جديدة ، فقد عرفت المنطقة التمدد ، منذ أحقاب موغلة بالقدم ، فكانت فيها مدن مزدهرة ما زالت إلى يومنا هذا . وتعتبر مدينة حمص ثالث أكبر مدن القطر العربي السوري إذ مرت هذه المدينة بعدة تطورات رئيسية من الناحيتين السياسية والاقتصادية ، أما من الناحية العمرانية فقد تطورت بخروجها من الأسوار المحيطة بها مبتعدة عن نواتها التاريخية . إذ توسعت المدينة في بداية القرن الثامن عشر باتجاه المحور الرئيسي شمال جنوب وباتجاه القلعة - حي الخندق - حي الخالدية كما في المخططات المرفقة بينما نرى أن المركز الحالي قد دخل في مرحلة التشكيل العمراني كمقتدة لشرايين المواصلات التجارية القائمة من طرابلس غربا ومن دمشق والحجاز جنوبا ، حماه وحلب وتركيا شمالا ، وكدم شرقا ، والداخل إلى الأسواق عبر البوابات الرئيسية للمدينة .

كما أدت الزيادة السكانية المتعاقبة بعد الاحتلال العثماني إلى تطور الصناعات التجميعية في المدينة تطورا سريعا في الاتجاه الجنوبي الغربي والشمالي وبشكل خاص حول الأسواق وعلى جانبي طريق حماه ، مما أدى إلى تضاعف المساحة المبنية في المدينة ، بينما بقيت المناطق الشرقية بعيدة عن الزحف العمراني نتيجة نقص المياه وطبيعة الأرض القلسية والجفاف . كما أدى إنشاء الخط الحديدي ومنطقة القطار في حمص في بداية القرن العشرين ، وإنشاء طريق دمشق وقناة الري والتطور السريع للعلاقات والنشاطات التجارية والحرفية ، إلى توسيع المدن باتجاه جنوب غرب وشمال شرق بينما حجب هذا التوسع العمراني باتجاه شمال غرب بسبب المنشآت ولتكتلات العسكرية . لكن التطور الذي شهنته المدينة مع بداية الاستقلال ، ونتيجة لمسياسة التصنيع ، أدى بالنتيجة لزيادة المساحة المبنية في المدينة إلى ثلاثة أضعاف مساحة المدينة القديمة ونواتها التاريخية ، أما فيما يتعلق بالهجرة الريفية الجماعية التي رافقت هذه الفترة الزمنية والتي أدت إلى تحرك سكاني في اتجاهات عديدة حيث تركز الوافدون من الريف في شرق المدينة والضواحي التابعة لها ، بينما حصل انتقال سكاني محلي في المدينة ذاتها بانتقال الطبقات الميسورة من المدينة القديمة والأسواق الحرفية لتشكل مركز المدينة الحالي الذي بدأ يأخذ شكله النهائي المستطيلي مع إقامة المنشآت الحرفية والصناعية في الشمال وتحويل المركز الرئيسي للمدينة باتجاهه الحالي غرب المدينة القديمة ونواتها التاريخية .

لقد ساهم المخطط التنظيمي العام للمدينة الذي اقترح عام ١٩٤٦ وتعديلاته عام ١٩٥١ و ١٩٥٣ في تعزيز دور المركز الحالي وتنظيم المدينة بشكل دائري وشعاعي حول هذا المركز وباقراح مناطق سكنية وفعاليات جديدة خارج حدوده .

لما المخطط التنظيمي الذي وضعه المهندسان الاستشاري دوكسيان عام ١٩٦١ وتعديلاته من قبل الخبراء البولنديين والسوريين فقد ساهم بتنظيم الفعاليات والنشاطات في المركز الحالي واقترح لإخراج الصناعات الخفية المزججة من المركز إلى المناطق الصناعية شمال المدينة إلى إقامة مراكز ثانوية أخرى تقوم بتخفيف الأعباء عن المركز الحالي الذي احتفظ به كمركز تجاري وإداري وترفيهي للمدينة والمناطق المجاورة .

وتعتبر مدينة حمص ثالث أكبر مدن في القطر العربي السوري وتبين في الجداول رقم ( ١ ، ٢ ) أن نمو مدينة حمص قد فاق في الفترة ( ١٩٦٠ - ١٩٧٠ ) النمو النسبي لمدينة حلب إذ كان ١٥٦ لحمص و ١٥٠ لحلب و ١٥٨ لدمشق .

جدول رقم ( ١ )  
النمو النسبي للمدن - سوريا

تقدير ١٩٨٠	النمو النسبي ٧٠-٦٠	١٩٧٠	١٩٦٠	
٨٩٧٩	١٣٨	٦٣٠٤	٤٥٦٥	سكان قطر
٤١٨٩	١٥٤	٢٧٤٢	١٧٧٢	السكان الحضر
١٢٠٠	١٥٨	٨٣٦	٥٢٩	مدينة دمشق
٩٦٢	١٥٠	٦٣٩	٤٢٥	مدينة حلب
٣٤٩	١٥٦	٢١٥	١٣٧	مدينة حمص
٢١٨	١٤١	١٣٧	٩٧	مدينة حماة
٢٠٦	١٨٦	١٢٥	٦٧	مدينة اللاذقية
١٠٩	١٥٧	٦٦	٤٢	مدينة دير الزور
٦٥	١٣٨	٤٧	٣٤	مدينة الرقة
٥٢	١٧٧	٣٢	١٨	الحسكة
٦٦	١٣٨	٤٧	٣٤	القامشلي

جدول رقم ( ٢ )  
النمو النسبي لمدينة حمص

٨٠	٧٠	٦٠		
٧٨٩	٥٤٦	٤٠١	مجموع	محافظة حمص
٤٠٥	٢٥٣	١٥٠	الحضر	
٣٤٩	٢١٥	١٣٧		مدينة حمص
٦٤٣	٤١٥	-		قرى مركز حمص

تتمتع حمص بوجود المدينة القديمة ضمن السور والتي تبلغ مساحتها حوالي (٢٠٠) هكتار حيث تقع القلعة على زوايته الغربية الجنوبية .

ويبين المخطط (١) للمأخوذ من دراسة نوكميلاس نمو مدينة حمص وتطوره بدءاً من مطلع القرن الثامن عشر حتى الخمسينات من القرن الحالي .

إضافة إلى السور والقلعة ، فإن المدينة القديمة تضم معظم الأبنية الأثرية المسجلة بالإضافة إلى العديد من الدور الأثرية المتفرقة . كما تضم أيضاً منطقة الاسواق الأثرية الواقعة إلى جنوب جامع التنوري الكبير .

وتعتمد مدينة حمص القديمة ، كما هو الحال في بقية المدن السورية على وجود الاسواق المتخصصة وعلى المزج والتعايش بين فعاليات السكن والتجارة والحرف المهنية وتمتاز المدينة بأبنيتها المبنية من الحجارة السوداء وتكون هذه الأبنية في غالب الأحيان مؤلفة من طابق واحد أو طابقين حول أو إلى جوار فسحة مساوية باستثناء الأبنية الحديثة التي تقع إلى ثلاثة أو أربعة طوابق و أحيانا إلى خمسة .

ان شبكة الطرقات متعرجة ( باستثناء طريق الخندق ، باب هود ، وبعض الطرقات الاخرى ) وضيقة لا تسمح بالسير الآلي ، هذا الوضع ادى إلى التردى للتدريجي لأوضاع المنطقة للتدنية ، وإلى ضرب مقومات التنوع العمراني بنتيجة الاقتراحات غير المناسبة التي اذت إلى تخريب جزء من للمدينة القديمة .

ففي عام ١٩٦٠ كانت مدينة حمص تمثل ٣٤٪ من مجمل السكان في المحافظة بينما أصبحت تمثل ٣٩,٣٪ عام ١٩٧٠ وتدر أنها في عام ١٩٨٠ تمثل ٤٤,٢٪ من مجمل سكان المحافظة .

### الوضع الراهن لمنطقة الدراسة:

#### أ - الوصف :

تشكل منطقة الدراسة رقعة تبلغ مساحتها بحدود /٣١,٤٤/ هكتار يحدها شمالا شارع الوليد وغربا شارع عبد المنعم رياض وهاشم الاتاسي. أما حدود منطقة الدراسة من الجهة الشرقية فهي متعرجة نسبيا إلا أنها تتبع بعض الطرقات القائمة ، وإن كانت إزقة ضيقة ، أما حدود منطقة الدراسة من الجهة الجنوبية فهي متدلخلة مع حدود المقارنات ذلك أن تحديدها من هذه الجهة لتطلق من اتباع تخطيط مقترح لبعض الشوارع هناك .

### هذا وعلى العموم تضم الدراسة مايلي :

- المنطقة المسماة بمركز المدينة مهدومة تستعمل كمواقف للسيارة ، وبعض المحلات التجارية ، ومكاتب السفريات ، حيث ان البناء في هذه المنطقة سي وارتفاع قليل (طابق فقط) لغالبية الابنية .
- كامل الجزيرتين اللتين يقوم عليها مقهى التروضة ، وبناء قيادة الموقع ، ونادي للضباط ، وتضم هذه المنطقة عددا من الابنية الحديثة مثل دار البلدية ودار البريد وبناء المواقع ونادي للضباط اضافة إلى وجود بعض الاشجار والحدائق ذات الالهمية .
- كامل الجزيرة التي يقوم عليها بناء دار الحكومة وهو بناء قديم الا انه يتمتع بطابع خاص مع الحدائق المحيطة به .
- منطقة حي الاربعين وهو في غالبيته عبارة عن ابنية قديمة مبينة يقوم على جانبيه الغربي بناء المجمع الحكومي المؤلف من تسعة طوابق كما يجري حاليا اعادة بناء ممثلى إلى الجنوب إلى الجنوب منه ويلاحظ في بعض أماكن هذه المنطقة اجزاء من السور القديم لمدينة حمص .
- منطقة الابنية الحديثة الواقعة إلى الجنوب من شارع شكري القوتلي والمحمصور بشوارع الملك فيصل وعمر ابن امية وعبد الرحمن ابن عوف والاتنلس وهي غالبيتها ابنية حديثة مؤلفة من خمسة طوابق تضم عددا من المحلات التجارية والمكاتب المختلفة واتباع في تخطيط القسم الشرقي منها مبدأ التخطيط الشطرنجي الذي يحصر مناطق صغيرة لا يزيد عرضها احيانا عن ٢٠ - ٢٥ مترا فقط . منطقة الاسواق القديمة وهي بكاملها معتبرة منطقة أثرية وتضم عددا من الاسواق المختلفة المسقوفة وتتميز بطابع خاص يتوجب تمييزه وتحسين واقفه الحالي .
- أما ما تبقى وعدد قليل منها يصل ارتفاعه إلى خمسة طوابق ومن ابنية قديمة غالبيتها مبينة ، وقليلة الارتفاع .

#### ب - المسح الميداني لموضع الراهن :

لقد تم اجراء مسح شامل لكامل مناطق الدراسة وقد تم اعداد مصورات بمقياس ١ : ١٠٠٠ تبين حالة المباني وارتفاعاتها والاستعمالات المختلفة ( الأرضية الطابقية ) وكذلك اعداد عدد من المخططات البيانية لذلك كما هو مبين في قائمة المصورات المرفقة .

وفيما يلي جدول يمثل توزيع انواع القعاليات :

جدول رقم ( ٣ )  
أنواع المساكن

النوع	المساحة	العدد
السكن	١١٦٨٢٩ م <sup>٢</sup>	٨٦٥
إبنية حكومية	١٩٧٢٧	٢٦
إبنية عسكرية	١٧٦٠٠	٥
تجارة وخدمات	٩١٠٧٢	٢٢٣٣
مكاتب وعيادات	٥٦٣٨٤	٥٩٤
ثقافي ترفيهي	٦٩٠٢	١٠
سباحي وأثري	٦٨٣٩	١٧
دينية	٢٩٥٤	١٢
المجموع	٣٤٣٧١٥ م <sup>٢</sup>	

من خلال هذه الدراسة تبين لنا ما يلي :

- ١ - الأهمية المتزايدة لمدينة حمص بين المدن السورية نتيجة النمو الكبير نسبيا في عدد السكان الناتج عن كونها قطبا صناعيا هاما في القطر العربي السوري حيث ان نسبة العاملين في قطاع الصناعة مرتفعة جدا وتشكل ضعف النسبة العاملة على مجمل القطر .
- ٢ - التوسع العمراني في حمص ، يتم ، وينسب كبيرة ويشكل عشوائي ، على محاور الطرقات المؤدية إلى حمص والتي تربطها مع القرى المجاورة لها ومع بقية المدن .
- ٣ - نقص عام في قطاع التجارة والخدمات والفنادق والمطاعم وتمثل بنقص نسبة العاملين في هذا القطاع .
- ٤ - تردي الوضع العمراني في منطقة الأسواق الأثرية ، بشكل خاص ، وفي المدينة القديمة بشكل عام ، مما يوجب الاهتمام بذلك سواء من الناحية التخطيطية أو نظام البناء .
- ٥ - كثافة السير المرورية في منطقة المركز نتيجة مرور السير العابر فيها وذلك باعتبار ان حمص هي عقدة سير هامة بالأنجاهين شمال جنوب وشرق غرب .
- ٦ - أهمية للمالية التجارية لمنطقة الدراسة اضافة إلى الفعاليات الترفيهية في قسم منها .
- ٧ - نقص الخدمات التعليمية في القسم القديم من منطقة الدراسة ، وكذلك الأمر بالنسبة للمساحات والمساحات الخضراء .

#### المشاكل الحلول :

يشير تقرير المكتب المركزي للإحصاء إلى ان عدد السكان المتوقع لمدينة حمص هو ٨٢١ ألف شخص عام ٢٠٠٠ وذلك على ضوء للنمو المسجل لها في السابق ، وإذا بقيت العوامل الفاعلة في هذه الزيادة على حالها خلال الاعداد التخطيطي السكاني ٢٠٠٠ - ٢٠٢٠ قلن من المعتد ان عدد سكان مدينة حمص سيناهز المليونين تقريبا .

لاشك ان الميزة الفريدة المتواجدة في المنطقة الوسطى والتمتعة بوجود مدنتين هامتين هما : حمص وحماة على مسافة قريبة من بعضها توجب علينا ان ننظر إلى موضوع توسع مدينة حمص نظرة تخطيطية اقليمية اكثر شمولاً ، وكعامل هام في العوامل المساعدة في حسن رسم وتوزيع المكان على صعيد القطر في ايجاد نوع من التوازن في العلاقة بين المناطق الحضرية والريفية وبشكل عام من اجل توظيف مجريات التقدم في القطر لصالح خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية .

ولا شك ان استمرار النمو السكاني في المنطقة الوسطى بهذا الشكل سيخلق مشاكل عديدة لنا فمن هذا المنطلق لجأنا إلى وضع الحلول المناسبة لذلك ، إننا لنعلم هنا بصدد البحث في تفاصيل الحل الأمثل بل نحاول فقط تحديد بعض الموجهات من اجل السعي لتطبيق موضوع العلاقة المتبادلة بين المدينة ومراكزها وذلك :

- ١ - تخفيف حدة للتوسع المحيطي لمدينة حمص سواء كان منظما أو عشوائيا .
- ٢ - إنشاء مراكز حضرية جديدة والعمل على ازدهارها بسرعة على ان تكون هذه المراكز مزودة بأكبر عدد ممكن من الخدمات اللازمة لها ، وللمناطق الريفية المجاورة لها .

## اولا : حول القسم الواقع ضمن السور :

لما كان ثلث منطقة الدراسة يقع ضمن المدينة القديمة لدخل السور ، ولما كان من الضروري ان ينظر إليها على انها منطقة ذات نميج عمراني له خصائصه ومقوماته .

لذا فان دراستنا لتطوير المدينة للقديمة داخل السور ، تهدف للسعي على للمحافظة قدر الامكان على الصورة الحضرية مع احترام التنوع القائم في غالب الاحيان لذا سيتم مراعاة ما يلي :

- أ - خصائص شبكة الطرقات :  
ان الصورة الحضرية لموقع ما تتكون من اضافة عدة صور منظورية لدى المشاهد السائر على طرقات ذلك الموقع ، وتتميز شبكة الطرقات القائمة بأن مساراتها عفوية وحر ويتغير عرضها بالتالي عجم وجود نظموية هندسية فيها بالاساس .
- ب - خصائص الحجم المبنية :  
ونقصد بذلك دراسة الحجم للمبني وعلاقته مع للقراع المجاور له سواء أكان ذلك فصحه داخلية وخارجية أو طريقيا ما ، هذا ويمكن في هذا المجال الاعتماد على بعض العوامل المساعدة مثل ارتفاع البناء أو عامل الاستثمار على أنه يتوجب عدم المبالاة كثيرا باعتبار هذه العوامل لانها كمعايير محددة للحجوم لم تكن موجودة أساسا عند بناء المدينة القديمة .
- ج - النشاط الاجتماعي :  
ونقصد بذلك معالجة افتقار المنطقة لعناصر الحياة العصرية ، سواء بسبب قدم الابنية أو بسبب شبكة الطرق ، أو بسبب نقص الخدمات الثقافية والاجتماعية مما يترافق معه وجود تركيب مكاني خاص يتميز بشكل عام بالتخلف الثقافي ونسبة عالية من المسنين ويرحيل الاسر الجديدة ، وبدوم اسر ذات امكانيات اقتصادية ضعيفة .
- هذا وتجدر الإشارة هنا إلى انه يلاحظ عدم وجود اية مدرسة في منطقة الدراسة ، على الرغم من وجود ما يقارب من ٨٥٠ مسكنا فيها .

## ثانيا : حول القسم الواقع خارج السور من منطقة الدراسة :

- وهو يشكل معظم منطقة الدراسة التي ستعرض لها بالتفصيل فيما بعد على اننا سنحاول هنا بيان بعض الاليس العامة الرئيسية المتبعة :
- أ - العمل على نقل حركة السور العابر ( شمال جنوب وشرق غرب ) خارج منطقة الدراسة .
  - ب - المحافظة على كافة الابنية الحديثة باستثناء كراج لرماس سابقا .
  - ج - تحويل شارع القوتلي إلى شارع رئيسي للمشاة .
  - د - ايجاد محور رئيسي للمشاة شرق غرب يتفرع عنه عدة محاور باتجاه شمال - جنوب ويكون بالاستقامة المحددة للسور القديم ، بالابنية الحديثة فطالعت ذات طبيعة خاصة متنوعة تنسم بتوضع الوظائف المختلفة ، وتمايزها ، مع اتاحة المجال في ايجاد تكوين معماري مناسب .
  - هـ - اقتراح ابنية في القطاع الواقع ضمن السور وان تكون هذه الابنية مزيجا بين المعاصرة والتراث العمراني ويشكل ينسجم مع موقعها من المدينة القديمة والحديثة ( فنادق ، شقق سكنية ، جامع ، روضة اطفال ، مكتبة ) .
  - و - انشاء محور اداري تتركز عليه ابنية حديثة ادارية ترتبط بالعمارة التراثية شكلا ومضمونا وذلك في منطقة خارج السور .
  - ز - تركز للفعاليات الترفيهية والتجارية في القطاع الواقع غرب دار الابنية في الحفاظ على مقهى الروضة واقتراح ابنية سياحية وفندقية وخدماتية .
  - ح - اقتراح مركز تجاري في الزاوية الشرقية الشمالية يصمم من روح العمارة التقليدية للسوق المسقوفة ذي الفعالية التجارية .

## مسابقة مركز مدينة حمص :

لقد قمعت هذه المقترحات والاطول الآنفه الذكر إلى بلدية حمص عبر متابعة محلية اقيمت على مستوى القطر .

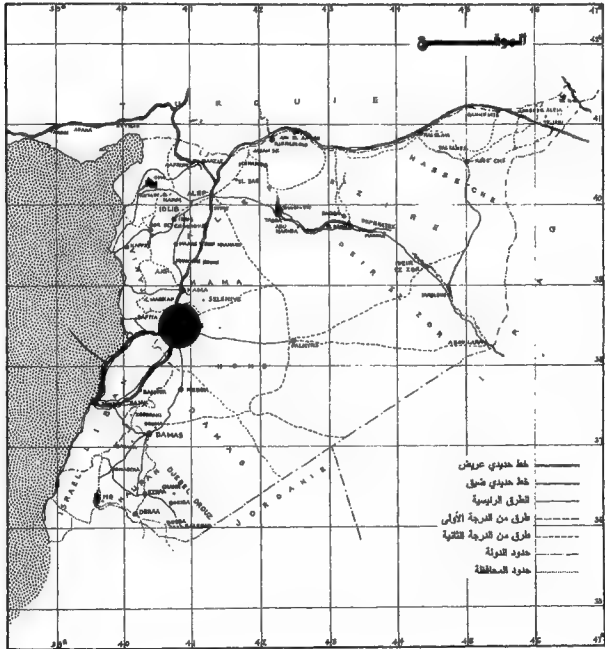
وقد تميزت مقترحتنا بالموضوعية العلمية والاملوب البحثي الاكاديمي والعلمي التطبيقي . وتعتبر هذه المقترحات كمؤشر ومثال عملي لمعالجة مشاكل النمو العمراني واقتراح الحلول المناسبة لها من الوجهة الاجتماعية والاقتصادية وپرمجتها عبر جدول زمني ووفق خطة مرسومة .

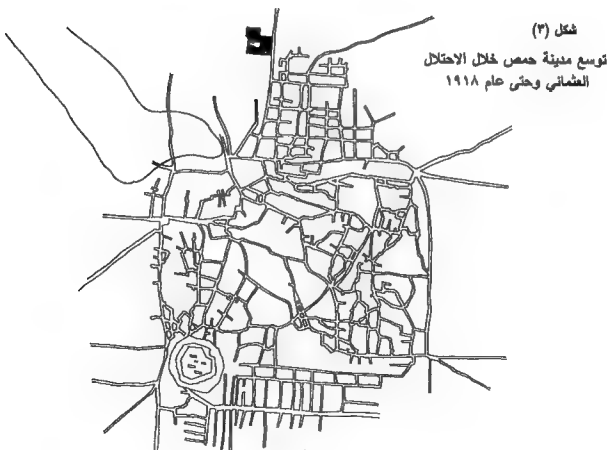
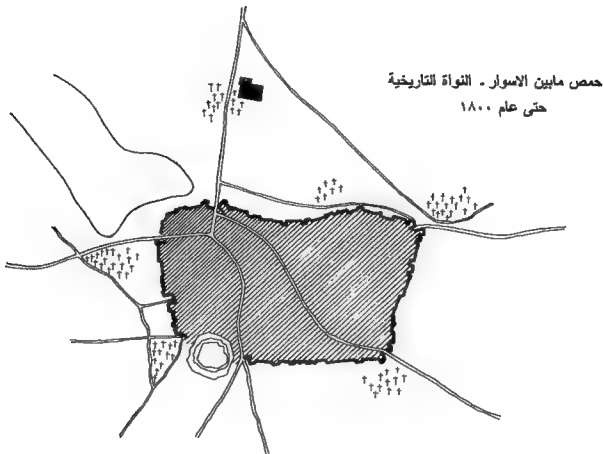
مما ينتج عنها حماية وصيانة مدننا من العبث لئبقى رمزا لحضارة الشعوب ودليلا على عبق جذورنا الحضارية .

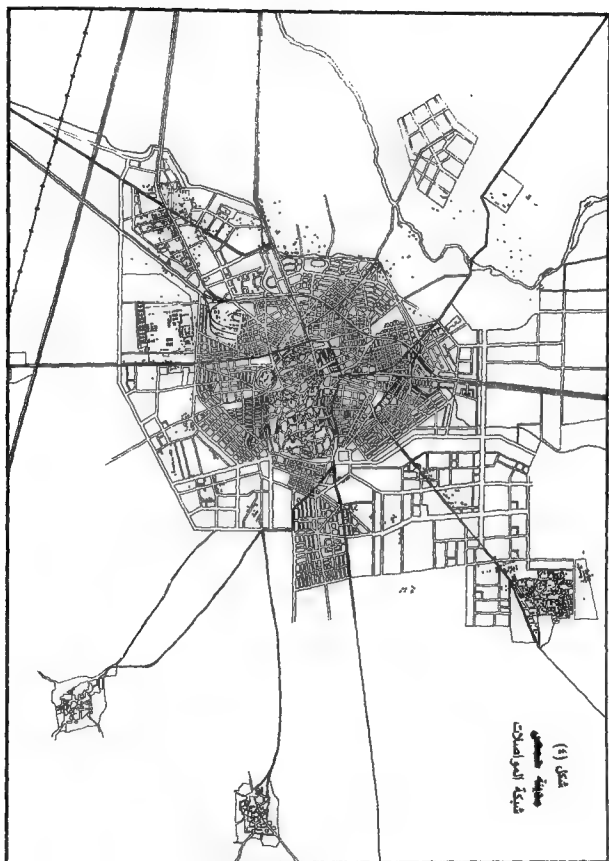
راجبا ان تلقى حلولنا واقرأحائنا عناية خاصة من قبل المسؤولين عن التخطيط العمراني في اقطارنا العربية آمين الاستفادة من تجارب بعضنا البعض .

ونحن في جامعة حلب خطونا خطوات متقدمة في هذا الميدان عبر مشاريع تعالج المناطق القديمة ودراسة التطور العمراني لعدد من المدن والأحياء القديمة في مختنا العربية على نطاق الوطن العربي الكبير .

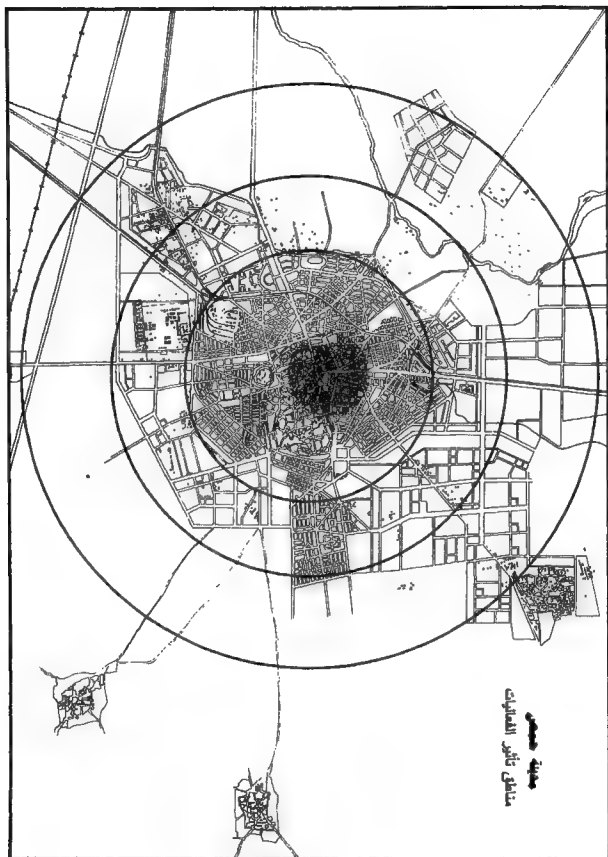
شكل (١)

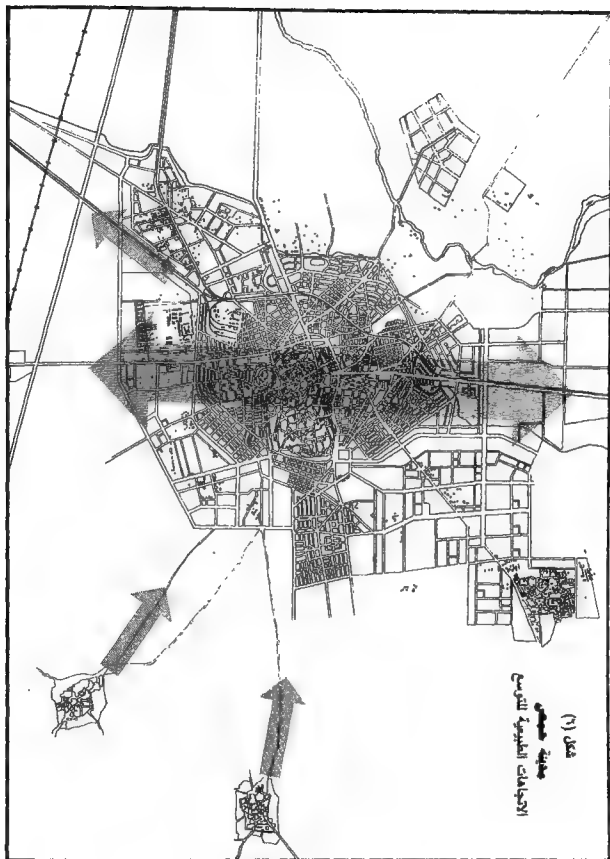


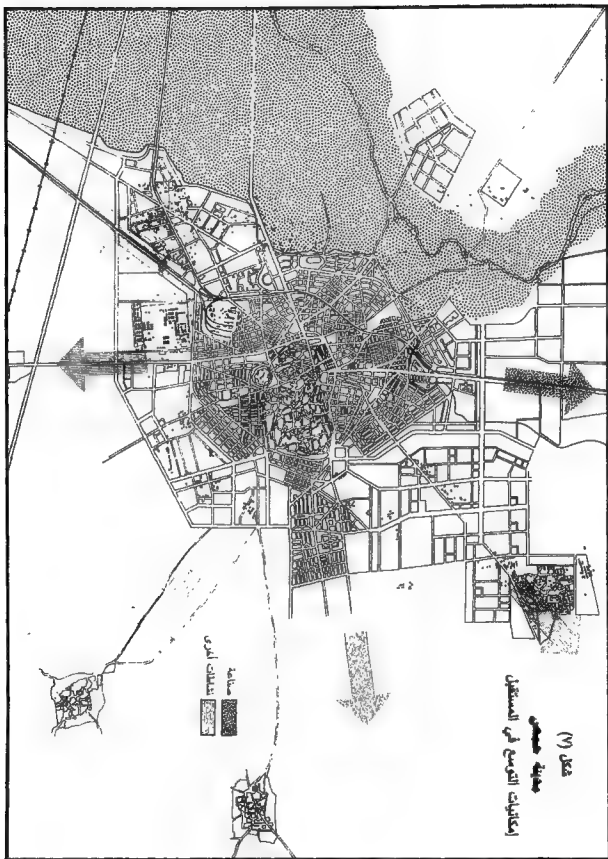


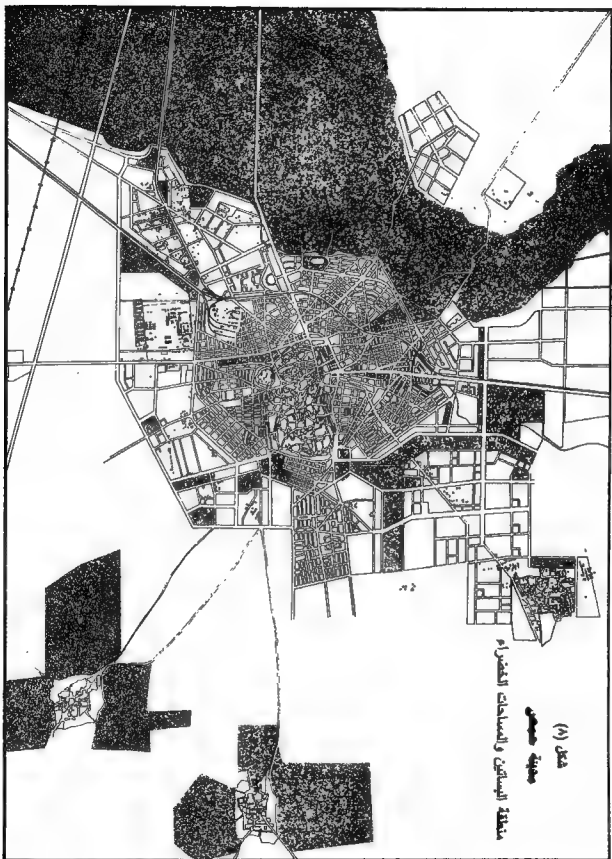


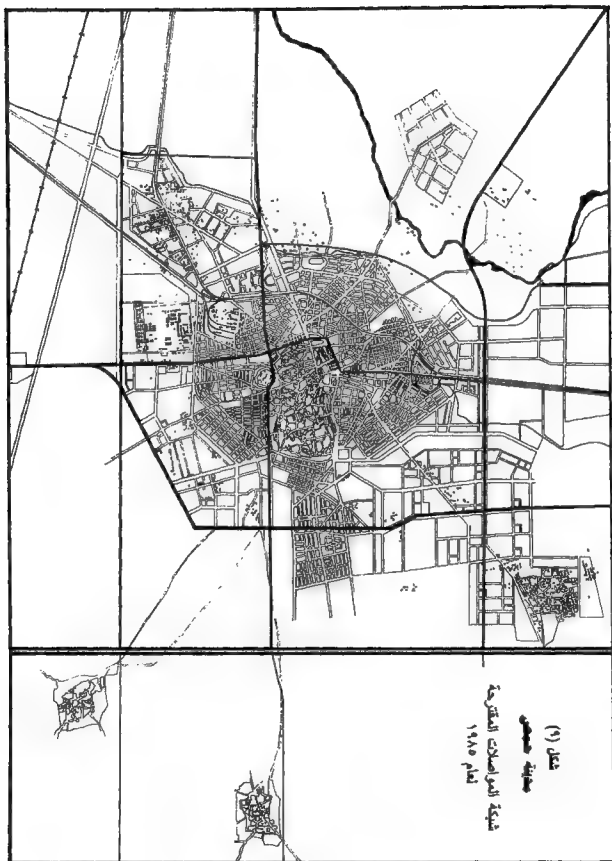


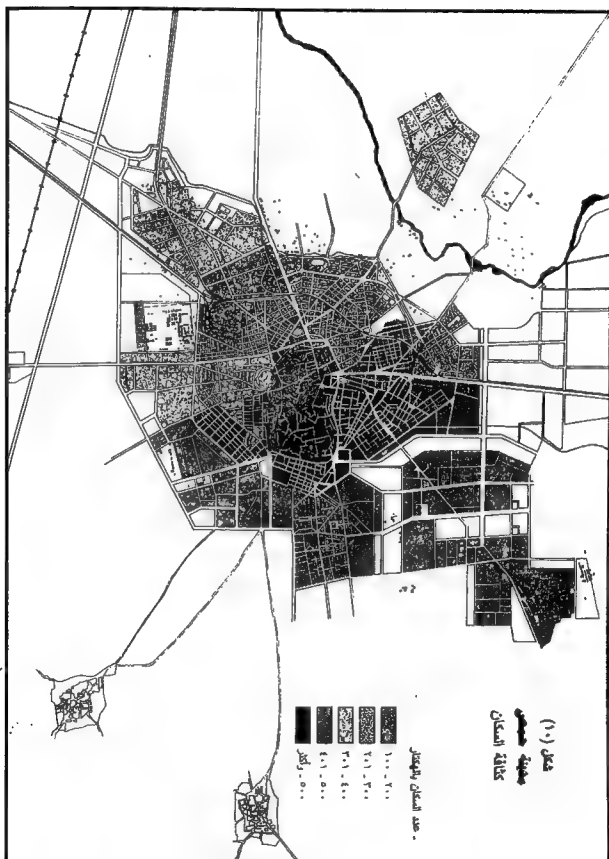


















## النمو العمراني لمدينة حمص وحلولها لمشاكل توسع شبكة توزيع المياه القديمة

دكتور / محمود فيصل الرفاعي

١ - مجال البحث : تقع حمص في المنطقة الوسطى من سورية ويخترقها نهر العاصي من الجنوب إلى الشمال . تتكون حمص من مدينة قديمة تمتاز أحيائها بأزقتها الضيقة ويأخذها ذات مساحة افقية كبيرة مكونة من طابق واحد ، ومن مناطق توسع حديثة أصبحت الآن تفوق بمساحتها عدة أضعاف رقعة المدينة القديمة .

اعتمدت المدينة القديمة على وسائل بدائية قبل عام ١٩٣٥ لتأمين الحاجة للماء العذب ومع نمو المدينة منحت شبكة حديثة بعد عام ١٩٣٥ أخذت في التوسع تدريجياً لتتناسب مع التزايد السكاني لمدينة حمص . يلخص البحث عرضاً لنتائج الدراسة حول النمو العمراني لمدينة حمص من عام ١٩٣٥ ولحلول المشاكل التي تم إيجادها لتلبية الحاجة للمياه العذبة في مناطق التوسع . وقد قسمت الدراسة إلى أربع مراحل من الناحية الزمنية الأولى من ١٩٣٥ حتى ١٩٥٠ والمرحلة الثانية من ١٩٥٠ - ١٩٧٠ والمرحلة الثالثة من ١٩٧٠ حتى ١٩٨٤ وتضم المرحلة الرابعة دراسة مستقبلية لاحتمالات التوسع من عام ١٩٨٤ حتى عام ٢٠٠٠ .

٢ - توريد المياه العذبة قبل عام ١٩٣٥ : اعتمدت المدينة القديمة في تأمين حاجتها من الماء العذب على المساقية المتفرعة عن نهر العاصي . وقد استعملت الأواني الفخارية كمعالجة لترقيد مياه الشرب والمحافظة على بروتنها منمناً للنشاط البكتيري التي يحتمل وجودها ، وكانت المواقع التي لا يصل إليها الماء العذب بالراحة تتلقى المياه بالرفع بواسطة التواوير والدواليب . استعمل السكان المياه الجوفية بشق الآفنية تحت الأرض ( فجارات أو كهاريز ) . كما حفرت الآبار في المنازل لتأمين الحاجات المائية المنزلية وإزاري الحدائق واستعملت لرفع المياه فيها البكرة والحبل . استعملت لحواض تخزين المياه السطحية والتي يرجع تاريخها إلى المملكة النعمرية الشمالية وفي قلعة حمص وجد خزان سعة خمسة آلاف متر مكعب وهناك إديان مشهوران في المدينة ولدي باب دريب في شرقها وواذي السابح في شمالها وهي ذات مخزون كبير لا تجف مياهها . وقد استغل الأهالي مياه هذه الوديان ، لتأمين حاجتهم من المياه حيث يتم الترسيب الأولي للشوائب ضمنها دون أي معالجة كيميائية إضافية .

٣ - النمو العمراني وشبكة المياه العذبة ١٩٣٥ - ١٩٥٠ : بلغ عدد سكان حمص عام ١٩٣٥ / ٤٥٠٠٠ / نسمة ، ولم تعد الموارد المائية التي كانت تعتمد على مصادر المدينة القديمة تؤمن للحاجات لمدينة بدأت في التوسع . كذلك فإن إنشاء بعض المعامل كمعمل السكر ، والنسيج ، والصباغة والابان زاد في الحاجة للماء والذي أمكن تأمينه في معظم الحالات من شبكة المدينة . يبين الشكل (١) مخططاً لمدينة حمص وقد بينت عليه حدود المدينة القديمة وبين الشكل (٢) التوسع العمراني الذي طرأ عليها خلال المدة ١٩٣٥ - ١٩٥٠ وقد بدأ إنشاء شبكة حديثة للمياه العذبة عام ١٩٣٥ كان هدفها تأمين المياه بدون انقطاع بالكمية والتنوعية المناسبة للمستهلكين ويضبط كاف . تكونت الشبكة عند فشلها من مأخذ على نهر العاصي ومحطة ضخ للرفع الأولى ثم محطة تصفية ومحطة ضخ للرفع الثاني ومن خزانات أرضية وعالية ومن شبكة توزيع تبدأ بقطر ٤٠٠ ملمتر وتنتهي بقطر ٥٠ ملمتر وبلغ طول شبكة التوزيع ٦٦ كيلو مترًا .

لزداد عدد سكان حمص خلال هذه المرحلة فبلغ عام ١٩٥٠ / ٨٨٠٠٠ / وقد أمكن حصر الكميات المستهلكة عام ١٩٣٥ وعام ١٩٥٠ حسب الجدول (١) .

جدول رقم (١) الكميات المستهلكة من المياه ونصيب الفرد في اليوم حتى عام ١٩٧٠

المعام	الاستهلاك الكلي م <sup>٣</sup> / يوم	عدد السكان لألف نسمة	نصيب الفرد في اليوم (لتر)
١٩٣٥	٣٤٥٠	٤٥	٧٦,٦٧
١٩٥٠	٥٧٥٠	٨٨	٦٥,٣٤

ولاحظ من الجدول تناقص نصيب الفرد اليومي من عام ١٩٣٥ حتى عام ١٩٥٠ على الرغم من الارتفاع المتوقع من المستوى المعاشي للسكان . يمكن ان يفسر السبب إلى ثبات معدل الضخ الناتج عن عدم إمكانية التوسع في محطة الضخ والازدياد الكبير الذي حصل في عدد السكان .

٤ - المرحلة الثانية ١٩٥٠ - ١٩٧٠ : استمر تزايد السكان حتى وصل عام ١٩٦٠ إلى / ١٣٧٠٠٠ / وعام ١٩٧٠ إلى / ٢١٥٠٠٠ / بنسبة تزايد ٤٦ ٪ وقد وافق هذا التزايد السكاني توسع عمراني تدريجي وصل إلى حدود المصانع مثل حي المصابغ الذي أنشئ عام ١٩٦٥ . يبين الشكل (٢) حدود التوسع العمراني في هذه المرحلة إذ تجاوز المقابر شرقاً كما حصل في حي باب تكرم وحي الزهراء وجب الجندلي وجنوباً حي الخضرة وكرم الشامي ووصل شمالاً منطقة وادي السايح والغالية وهي المنطقة التي دفن فيها الصحابي الجليل خالد بن الوليد . وقد زحف العمران غربي المدينة فوصل إلى منطقة البساتين فظهرت أحياء القوطة والبطاسية والمحطة والفردوس وأنشئت في هذا القسم مصفاة حمص لتكرير النفط .

أوحلت في هذه المرحلة سرعة النمو العمراني بالنسبة لتوسع الشبكة إذ بقيت بعض الأحياء ( الزهراء- باب السباع ) ومنطقة الوعر لم تصلها المياه من الشبكة مباشرة وبقيت تعتمد على الآبار الارتوازية في شبكة منفصلة .

ظهرت الحاجة الملحة إلى زيادة في كمية الماء العذب لتأمين وصوله إلى مناطق التوسع التي ازدادت فيها الكثافة السكانية . وأنشئت محطات للضخ والتصفية بطاقة عظمى / ٤٢٠٠٠ / متر مكعب يومياً ومددت شبكات توزيع إضافية في المدينة القديمة وفي مناطق التوسع فوصل طول الشبكة عام ١٩٦٤ إلى ١٢٢ كيلو متراً .

وكان من المشاكل التي ظهرت خلال هذه المرحلة ازدياد التلوث في نهر العاصي مما جعل سحب المياه منه وتصفيته لتوزيعه للاستعمالات المنزلية عملية غير اقتصادية ، فأقيمت المآخذ على قناة لري تستمد مياهها من بحيرة قطينة وكانت الطاقة العظمى لهذه المآخذ ٥٠٠ لتر / ثانية .

بقيت شبكة المياه دون توسع يذكر على الرغم من ازدياد عدد السكان حتى عام ١٩٦٠ . ويبين الجدول (٢) تفاصيل الجزء الأول من المرحلة الثانية .

جدول رقم (٢) نصيب الفرد من المياه العذبة في اليوم خلال الفترة من ١٩٦٠-١٩٦٣ م

المعام	الاستهلاك الكلي م <sup>٣</sup> / يوم	عدد السكان المستفيدين من الشبكة (لألف نسمة)	عدد السكان الكلي لألف نسمة	نصيب الفرد في اليوم لتر
١٩٦٠	٨٩٠٠	٨٩	١٣٧	١٠٠
١٩٦١	٩٨٤٠	٩٦	١٤٣	١٠٢,٥
١٩٦٢	١٠٨١٥	١٠٣	١٥٠	١٠٥
١٩٦٣	١١٩٣٣	١١١	١٥٧	١٠٧,٥

ولاحظ من الجدول (٢) ازدياد الاستهلاك اليومي للفرد بنسبة ٢٠ لتر / يوم / سنة بسبب ارتفاع المستوى المعيشي . يبين الجدول (٣) تفاصيل الجزء الثاني من هذه المرحلة بين ١٩٦٤ - ١٩٧٠ .

جدول رقم (٣) نصيب الفرد من المياه الحية في اليوم خلال الفترة من ٦٤ - ٧٠ (المرحلة الثانية)

العام	الاستهلاك الكلي م <sup>٣</sup> /يوم	عدد المبتغين من الشبكة ( ألف نسمة )	عدد السكان الكلي ( ألف نسمة )	نصيب الفرد المحسوب ( لتر/ يوم )
١٩٦٤	١٣٧٠٠	١٢٠	١٦٤	١١٠
١٩٦٥	١٤٥١٣	١٢٩	١٧٢	١١٢
١٩٦٦	١٥٩٨٥	١٣٩	١٨٠	١١٥
١٩٦٧	١٧٥٠٨	١٤٩	١٨٨	١١٧
١٩٦٨	١٩٢٠٠	١٦٠	١٩٧	١٢٠
١٩٦٩	٢١٢٥٠	١٧٠	٢٠٦	١٢٥
١٩٧٠	٢٣٧٩٠	١٨٣	٢١٥	١٣٠

يلاحظ من الجدول (٣) ثبات نسبة الزيادة في نصيب الفرد بمعدل ٢ لتر / يوم سنوياً حتى عام ١٩٦٨ ثم ما لبثت ان أصبحت ٥ لتر / يوم سنوياً حتى عام ١٩٧٠ بين الشكل (٤) حدود التوسع في هذه المنطقة حتى عام ١٩٨٤ .

٥ - المرحلة الثالثة ١٩٧٠ - ١٩٨٤ : توسعت المدينة نتيجة للتزايد الملحوظ في عدد السكان الذي وصل عام ١٩٨٤ إلى ٣٩٥٠٠٠ نسمة فنشأت أحياء جديدة في الجنوب الغربي ( بابا عمرو ) وفي الشمال الشرقي دير بعلبة الذي اتصل بحي البياضة وامتد التوسع غرباً حتى اتصل البناء بمنطقة الوعر وتوسعت المدينة شرقاً فنشأ حي الأرمن وجنوباً فصل البناء بأحياء كرم الزيتون وكرم اللوز وعكرمة .

كذلك طرأ تغير على طراز البناء فظهرت الابنية المتعددة الطوابق على نطاق واسع ووسعت بعض أحياء المدينة القديمة وتغيرت ملامحها . وارتفع مستوى المعيشة وأقيمت عدة معامل حول المدينة وتوسعت المرافق والخدمات العامة وأنشئت جامعة وعدة معاهد علمية ومهنية في جميع .

لدى كل ذلك إلى ضغط كبير على شبكة المياه الحية لمد الاحتياج . لكن المسحب من نهر العاصي لم يعد ممكناً إذ استبعد بسبب ارتفاع درجة التلوث في النهر واتجه البحث نحو مصدر بديل للمياه فستر على عين التتور التي تقع على مسافة ٣٥ كيلو متراً جنوب غربي المدينة فأُنشئت محطات الضخ والتصفية ووصلت طاقاتها عام ١٩٨٠ إلى ٨٦٠٠٠ متر مكعب يومياً .

وسعت شبكة التوزيع فوصلت إلى منطقة الوعر القديم عام ١٩٧٥ ومنطقة بابا عمرو ولم تصل إلى حي كرم اللوز وكرم الزيتون ومنطقة دير بعلبة وهي البياضة إذ ما زال الاعتماد فيها على مياه الآبار .

ظهرت في هذه المرحلة مشكلة جديدة لم تكن واضحة من قبل وهي انخفاض مردود التوزيع نظراً لارتفاع قيمة الضياعات . هذه المشكلة لم تكن واضحة من قبل نظراً لعدم توفر قياسات كمية المياه الموردة بالضخ .

يبين الجدول (٤) تفاصيل القياسات والخصائص للمرحلة الزمنية ١٩٧١ - ١٩٨٣ للاستهلاك والضبايع .

العام	الاستهلاك الكلي م <sup>٣</sup> /يوم	تنفق الضخ م <sup>٣</sup> /يوم	الضبايع م <sup>٣</sup> /يوم	عدد السكان للمستفيدين ألف نسمة	عدد السكان الكلي	استهلاك الفرد لتر/ يوم	نسبة الضبايع إلى الاستهلاك مئوية
١٩٧١	٢٦٧٧٢	٣٤٩٣٥	٨١٦٣	١٩٤	٢٢٥	١٣٨	٪ ٣٠
١٩٧٢	٢٨٧٤٣	٣٧٣٢٨	٨٥٨٥	٢٠١	٢٣٥	١٤٣	٪ ٣٠
١٩٧٣	٣٠٧٨٤	٤٠٣٤٤	٩٥٦٠	٢٠٨	٢٤٥	١٤٨	٪ ٣١
١٩٧٤	٣١٦٦٧	٤٢٣٣٧	١٤٥٧٠	٢١٠	٢٥٦	١٥١	٪ ٤٦
١٩٧٥	٣٢٥٥٠	٥٢١٣٠	١٩٥٨٠	٢١٠	٢٦٧	١٥٥	٪ ٦٠
١٩٧٦	٣٢٨٧٦	٦٤٣٨٩	٢٦٠١٣	٢٤١	٢٧٩	١٥٩	٪ ٢٧
١٩٧٧	٤٦٨٥٦	٧٤٢٤٧	٢٧٣٩١	٢٨٩	٢٩١	١٦٢	٪ ٥٨
١٩٧٨	٤٨٧٠٦	٣٢٥١٠	٨١٢١٦	٢٩٥	٣٠٤	١٦٥	٪ ٢٧
١٩٧٩	٥٠٥٥٦	٨٦٠٦٣	٣٥٥٠٧	٣١٠	٣١٨	١٦٨	٪ ٧٠
١٩٨٠	٥٢٣٩٨	٩٤٤٤٢	٤٢٠٤٤	٣٠٥	٣٣٢	١٧٢	٪ ٨٠
١٩٨١	٥٢٧٤٨	٩٥٣٤٠	٤٢٥٩٢	٣٠١	٣٤٧	١٧٥	٪ ٨١
١٩٨٢	٥٧٣١١	٨٤٦٣٦	٢٧٣٢٥	٣٢٢	٣٧٢	١٧٨	٪ ٤٨
١٩٨٣	٥٥٥٦٠	٨٥٥٨٧	٣٤٠٢٧	٣٠٧	٣٧٢	١٨١	٪ ٥٦

ويلاحظ من الجدول (٤) ارتفاع نسبة الضبايع في الشبكة بسبب التهريب من الاتلابيل التي أخذ قسم منها في الاعتبار اضافة إلى السحب غير المشروع من الشبكة والذي لا يمكن تقدير كميته ، فقد بلغت نسبة الضبايع عام ١٩٨٠ ثمانين بالمائة وهي نسبة عالية جداً إلا انه من المحتمل وجود اخطاء في قراءات العدلات المنزلية ناتجة عن عدم صيانتها ومع ذلك فإن نسبة الضبايع تبقى كبيرة . كذلك يلاحظ من الجدول عدم استعمال طاقة الضخ القصوى لمضخات توريد الماء . يبدو من الجدول أيضاً ان عدد السكان الذين تخدمهم الشبكة أقل من عدد السكان الكلي وهذا دليل على عجز الشبكة عن تلبية حاجات التوسع العمراني المتصارع .

ان عدد السكان الذين تخدمهم الشبكة حسب على اساس الاستهلاك الكلي في اليوم واستهلاك الفرد لذلك يبدو من الجدول ان عدد السكان الذين تخدمهم الشبكة عام ١٩٨١ قد نقص ، كذلك الأمر بالنسبة لعام ١٩٨٣ . الا ان ذلك يمكن ان يعزى إلى عدم استهلاك الفرد في هذا للتصبيب الأعظمي المخصص له وفق الحساب . يظهر من الجدول انخفاض ملحوظ في نسبة الضبايع ويمكن ان يعزى ذلك إلى البدء في مشروع استبدال وتجهيز الشبكة لمسافة ٦٥ كيلو متراً وذلك بغية تخفيض الضبايع بالتهريب من الاقسام المتهترقة . وقد بلغ الطول الاجمالي للشبكة في تلك السنة ٢٨٠ كيلو متراً . وقد اعد برنامج للتجديد على مراحل وبمعدل ١٦ كيلو متراً في السنة .

#### ٦ - توسيع الشبكة لتلبية حاجة المستقبل :

استعملت العلاقة  $E = (1 + \beta)^n$  حيث  $E$  عدد السكان في سنة المستقبل و  $\beta$  عدد السكان سنة الاساس و  $n$  (به) نسبة التزايد بالآلف و  $(n)$  عدد السنين وقد اعتبرت  $E$  لنسبة ٢٠٠٠ و  $\beta = ١٤$  و  $٣٩٥٠٠٠$  لسنة ١٩٨٤ واعتبر معدل التزايد  $٣.٦\%$  فيصبح عدد السكان سنة ٢٠٠٠ /  $٦٩٥٠٠٠$  / نسبة ، وقد اعتبر معدل للتزايد  $٣.٦\%$  بدلاً من  $٤.٤\%$  الذي لوحظ بين عامي ١٩٧٠ و ١٩٨٤ نظراً لأن الرقم  $٤.٤\%$  يمثل صافي التزايد السكاني اضافة إلى التزايد الناتج عن هجرة أبناء الريف إلى المدينة والذي يتوقع تناقصه في السنوات المقبلة . وبذلك تكون الزيادة في عدد السكان بحدود  $٣٠٠٠٠ /$  نسمة . سيتم توزيع السكان في مناطق التوسع وفق المخطط البدائي لتوسع المدينة (١٩٨٥ - ٢٠٠٠) شكل (٥) كمخطط الوعر الجديد وضاحية ابن الوليد .

كذلك اعتمدت نسبة التزايد في الاستهلاك ٤ لتر يوم / نسمة للفرد الواحد فيصبح استهلاك الفرد عام ٢٠٠٠ بحدود ٢٥٠ لتراً / يوم . هذه القيم تقدر بالخصاب إلى احتياج مالي يومي متوقع ١٧٣٧٥٠ متر مكعب أي ان التزايد في الاستهلاك تصل إلى  $٧٣\%$  من الطاقة الفعلية للضخ ، لذلك تبين انه لا بد من البحث عن مصادر مالية اضافية لتغطية حاجات السكان في المناطق التي لم تتم تنفيذها من الشبكة العامة مثل حي كرم اللوز والزيتون ومنطقة دير بعلبة وبأ صرو أو في المناطق الجديدة التي شملها مخطط التوسع

كمطقة الوعر الجديد شمالي غربي حمص . وقد وجد ان عين السمك التي تبعد ٣ كيلو مترات عن عين الثور يمكن ان تلي الاحتياج اذا امكن نقص الضياعات التي تتزايد مع توسع الشبكة ومع مرور الزمن .

## ٧ - الخلاصة والنتائج :

١ - جرت دراسة لمشاكل توسيع شبكة توزيع المياه العذبة لمدينة حمص بين عامي ١٩٣٥ و ١٩٨٤ لتلبية حاجات التوسع السكاني والنمو العمراني والاعتماد على المخططات التنظيمية للمدينة وعلى شبكات المياه وحسابات التوسع السكاني والحاجة للماء العذب مع دراسة لاحتمالات التوسع حتى عام ٢٠٠٠ .

٢ - لم تتوفر المعلومات الكافية عن كمية الماء الموردة من محطات الضخ بين ١٩٣٥ حتى ١٩٧٠ مما جعل حساب الضياع من شبكة توزيع المياه العذبة غير ممكن في تلك المرحلة .

٣ - بنتيجة حساب الضياع بعد ١٩٧٠ الناتج عن تسرب الماء من بعض خطوط الشبكة المتهترئة والسحب غير المشروع منها تبين أن الضياع يصل إلى ٨٠ ٪ في بعض المنوفات مما يجعل من الضروري وضع برنامج مستمر لاستبدال الخطوط المتهترئة وتغيير العدادات ومبائلتها . ان الضغوط العالية المطبقة على خطوط الشبكة لتأمين وصول الماء إلى مناطق التوسع السكاني الجديدة تزيد من ضياعات الماء عند نمو المدينة وريط هذا التمو بشبكة المدينة القديمة .

٤ - هناك تزايد ملحوظ في استهلاك الفرد اليومي في المدينة مع ارتفاع مستوى المعيشة ومع تغيير انظمة البناء والتطور الحضاري الذي طرأ عليها . وبنتيجة الدراسة بمدينة حمص تبين ان الاستهلاك الفردي اليومي كان في حدود ٢٦ لترا عام ١٩٣٥ إلى ١٨١ لترا ويتوقع ان يصل إلى ٢٥٠ لترا عام ٢٠٠٠ وعليه فمن الضروري أخذ هذا التزايد في الاعتبار عند حساب الاحتياج المالي للمستقبل .

٥ - من الضروري عند حساب للتدفقات اللازمة لتأمين حاجات المستقبل الناتجة عن التوسع العمراني عدم الاقتصار على للتزايد السكاني الصافي . تبين من الاحصائيات أن الولادات هي ٢٣٦ ٪ في مدينة حمص الا ان التزايد السكاني من الاحصاء دل على نسبة ٤٤ ٪ و ١٦ ٪ ويمكن تبرير الفرق على انه ناتج جزئيا عن هجرة أبناء لريف إلى حمص . وقد تراكمت هذه الهجرة مع النمو الاقتصادي وازدهار مشاريع الخدمات التي فتحت مجالات العمل لسكني الريف خلال المرحلتين ١٩٥٠ - ١٩٧٠ و ١٩٧٠ - ١٩٨٤ في حمص . الا ان دراسات احتمال المستقبل تدل على امكانية تناقص هذه النسبة والاقتصار عند حساب للتدفقات على التزايد السكاني الصافي .

٦ - عند دراسة شبكات المياه العذبة في مناطق التوسع العمراني في المدينة العربية من الضروري بحث الجدرى الاقتصادية بما يتعلق بتوسيع الشبكة القديمة لتأمين الماء بالمقارنة مع انشاء شبكات مستقلة تغذي المناطق الجديدة إما من مصادر مستقلة كالآبار الارتوازية عند توفرها أو من نفس المصادر القديمة ولكن بخطوط جديدة وبذلك يمكن تجنب ازدياد الضياع في الخطوط بسبب الحاجة لزيادة الضغط وذلك كما جرى في مناطق التوسع العمراني في مدينة حمص حيث مددت شبكات مستقلة في منطقة الوعر الجديد وبقيت المناطق في الشمال الشرقي كالرياضة ودير بطينة معتمدة لتأمين حاجات المياه العذبة على شبكة تعتمد الماء من الآبار الارتوازية .

٨ - شكر وتوبيه : اعد هذا البحث لثناء عمل الباحث كأستاذ زائر في كلية الهندسة المدنية والمعمارية بحمص للعام الدراسي ١٩٨٤ - ١٩٨٥ . يقدم الباحث بالشكر إلى مؤسسة المياه والبلدية ومديرية الاحصاء في حمص للمساعدة في اعطاء المعلومات اللازمة لاتمام البحث .

انظر لشغل البحث





1. TOURIST INFO OFFICE مكتب الاستعلامات السياحي  
 2. POST OFFICE مكتب البريد والبرق  
 M MUSEUM المتحف وبقعة الآثار  
 3. HOTEL فندق  
 4. HOSPITAL مستشفى  
 5. MOSQUE مسجد  
 6. CHURCH كنيسة  
 7. OLD HOME'S WALLS جدران حصن الهيكل  
 8. HOME PRODUCTION FAIR ميني حصة الكاشي

#### LEGEND OF THE PLAN

- 1 BEN AL-WALID MOSQ مسجد ابن الوليد  
 2 GRAND MOSQ الجامع الكبير  
 3 OM AL-ZEHRAH CH كنيسة ام قزاق  
 4 SYNNAGOG كنيسة مار اليان  
 5 GOVERNMENT BLDG مبنى دار الحكومة  
 6 TRAIN STATION محطة القطار  
 7 TOURIST HOTEL الفندق السياحي  
 8 DIR. OF TOURIST مديرية السياحة

#### وصف المخطط

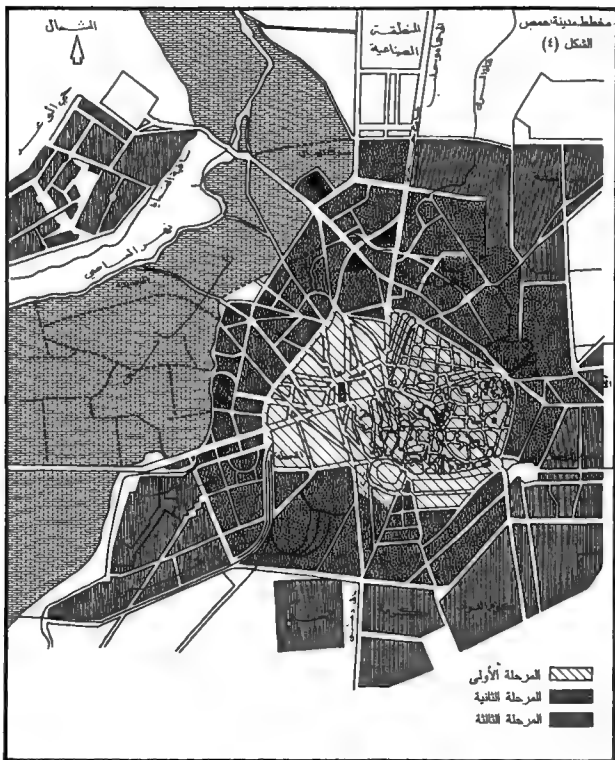
- 9 BUS STATION كراج الأتوبيس  
 10 KARNAK CO. شركة الكرنك  
 11 BATH UNIVERSITY جامعة البث  
 12 ORONTES RESTA COPE مطاعم  
 13 FRESH SHOP السوبر ماركت  
 14 COMMERCIAL BANK المصرف التجاري  
 15 OLD BAZAR اسواق حصة القديمة  
 16 POLYCLINIC BATH حمام صحي

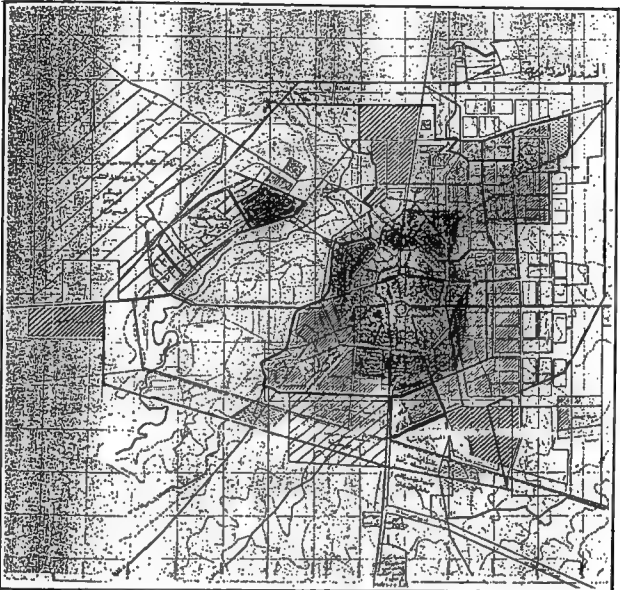
شكل رقم (١) مخطط مدينة حبيبي











شكل رقم (٥)

حدود المخطط التنظيمي ———

الحدود الإدارية - - - - -

للمرحلة الرابعة ١٩٨٤ - ٢٠٠٠ 

## المحضر الهجري - منشأها وتطوراتها - دراسة في آثار النمو الحضري لمدينة القاهرة

مكتور / محمد سيد حافظ فرحات

تعد المدينة المصرية قضية من القضايا الحيوية - المؤثرة في شتى جوانب الحياة بالمجتمع ، وهي وإن كانت طوال تاريخها على قدر كبير من الأهمية والحساسية ، إلا أنها اكتسبت في تاريخها الحديث قدرا خاصا ومتميزا من النقل والتأثير ، ولعل ذلك يرد بالدرجة الأولى إلى التغيرات الجذرية التي لحقت بالمجتمع المصري بصفة عامة منذ أوائل هذا القرن .

وتعد الأنماط المعيشية ( حضرية كانت أو ريفية ) بمثابة الأطر التي تتمسك فيها بوضوح مثل تلك التغيرات ، كما تتجسد في صورة آثار إيجابية حيناً ، ومشكلات حيناً آخر . ولما كان الأمر فإن المدينة المصرية تعد بحق نموذجا طيبا وصالحا لدراسة أحوال المجتمع المصري عامة ، وذلك إذا ما وضعنا في الاعتبار أن قضاياها لا تمس المجتمع الحضري ، وإنما هي انعكاس طبيعي لكل التفاعلات الناجمة عن التكوين الاجتماعي - الاقتصادي لمصر ككل عبر التاريخ للمشاكل لهذه التفاعلات<sup>(١)</sup> .

والقاهرة تلخص بحق كما يقول « جمال حمدان » كيان مصر البشري فلأنها بموقعها المركزي المتوسط بين الدلتا والصحراء ، تستمد سكانها بتوازن معقول - من كل أقاليم مصر ، وبالتالي تؤلف تماما عينة ممثلة للمجتمع المصري برمته . فثلث سكانها - تقديرا - من المهاجرين أصلا من الأقاليم ، وتؤكد دراسة حديثة عن الهجرة إلى القاهرة الكبرى في نقطة زمنية معينة أن ٤٦,٩ ٪ من المهاجرين أتوا من ريف الدلتا ، مقابل ٤١,٤ ٪ من ريف الصعيد<sup>(٢)</sup> .

وإذا كان النيل يصب في مصر ، فإن مصر برمتها تصب في القاهرة ، حقا إن كل الطرق تؤدي إلى القاهرة ، القاهرة إذن علق الزجاجة ، علق مصر . وليس من المبالغة في شيء أن تكون مصر هي القاهرة ، فتاريخ مصر ليس التاريخ المعاصرة أو يكاد ، وليس صدفة أن تكون مصر من البلاد القليلة التي يطلق فيها اسم البلد على العاصمة .

تمثل القاهرة - والاسكندرية أيضا - أعلى معدلات النمو السكاني في مصر . يترتب على ذلك أن عملية التحضر في مصر تتميز بخاصية أساسية ، هي امتداد وتضخم إحدى منها ( أو مدينتين على الأكثر ) بشكل يمدى كل الحدود ، ويكون ذلك في العادة على حساب المدن الأخرى .

وتعتبر القاهرة أفضل مثال على ذلك ، حيث تفوق معدلات الهجرة الداخلية إليها غيرها من المدن المتوسطة والصغيرة . وذلك بالنظر إلى فرص العمل ومستوى الخدمات وتوفرهما في العاصمة بشكل لا يتحقق في غيرها من المدن ، ولعل ذلك يرجع أيضا إلى أن مشروعات التنمية الاقتصادية قد ارتبطت بتحيز حضري واضح ، إذ يكشف التوزيع السكاني للاستثمار الصناعي والتجاري ، عن تركيز الجزء الأكبر منه في القاهرة والاسكندرية ، ولم يحصل الريف على نصيب يذكر ، الايجات كانت هناك ظروف اقتصادية قوية تجذب الصناعة إلى مكان معين .

ونظرا لأن الأجانب يؤلفون الغالبية العظمى من رجال الأعمال ، فقد كانوا يفضلون الإقامة في العاصمتين ( بل والتنقل بينهما ) ، وبالتالي فقد حدث التصنيع فيهما على نطاق واسع ، وقد سمحت مشروعات التطاع الخاص إلى للتركز في المناطق التي تتمتع بالتصنيع حجم

(١) محمود الكري ، المدينة المصرية : مشكلاتها وتطورها (مشروع بحث ملاحق المجتمع المصري للثورة الأولى) في : محمد الجوهري (إشراف) ، الكتاب السنوي لعلم الاجتماع ، العدد الرابع ، دار المعارف بمصر ، إبريل ٨٢ ، ص ١٩/٨ .

(٢) جمال حمدان ، شخصية مصر : دراسة في عبقرية المكان ، ج ٤ (شخصية مصر الحضارية) ، القاهرة ، عالم الكتب ، ١٩٨٤ ص ٢٦٩ .

المسوق والتي تتوافر بها وفورات اتساع النطاق (بطبيعة قاعها المائل) إلى الاستفادة قدر الامكان من الانتاج الصناعي الهيكلي القائم ، كذلك من التسهيلات والخدمات الصناعية (الكهرباء - الغاز الماء ... الخ) <sup>(٣)</sup> .

لقد أصبحت القاهرة - في السنوات العشر الأخيرة وكأنها بئر بلا قاع لكل استثمارات مصر وقروضها وما يقدم لها من منح <sup>(٤)</sup> . فالمعروف أن الصرف الصحي في القاهرة يستهلك نحو ٢٠٠٠ مليون جنيه ، أما مشروعات مياه الشرب فريما لا تكفي بنصف هذا المبلغ ، ولما شبكة الكباري والاتفاق والممرور والتلفونات والمدارس والجامعات والمستشفيات ، ومنافذ توزيع المواد التموينية وكافة الخدمات الأخرى فلا بد أن تصل استثماراتها إلى أرقام فلكية تعيق التنمية في مواقع أخرى <sup>(٥)</sup> .

ويستدل من احصاءات مختلفة أن أكثر من نصف التجار المهرة يعيشون في القاهرة في منتصف الستينات ، كما كان ذلك حال ٣٦٪ من العمال المنتجين ، كما أن المدينة (العاصمة) قد حوت ٦٦٪ من مستقبلي الارسال التلفزيوني وحوالي ٥٧٪ من تلفونات مصر ، و ٣٣٪ من الاطباء والصيادلة <sup>(٦)</sup> ، ورغم خطورة أن تضم القاهرة ربع سكان مصر (تقدير الثمانينات) من حيث العدد المجرد ، فهي بالفعل تزيد عن نصفها من حيث الوزن الفعال . فلو قمنا الدخول المرتفعة والمقارنات والأملاك ، والصناعات والمرافق والخدمات الرقاعية ، وكذلك مالا يمكن قيامه رقميا كالمسلطة والتفوذ ... الخ ، فقد ترجح كفة العاصمة دون المناطق الأخرى ببساطة وسهولة . ودون الدخول في تفصيلات توزيع الوحدات الحضرية ، عدنا أن سكانا حسب فئة الحجم في التعدادات المتعاقبة المختلفة ، يمكن القول بأن الهيكل الحضري في مصر يتصف بوجه عام بدرجة عالية من التركيز في عدد محدود من المراكز الحضرية . أعني بالتحديد أن نسبة سكان الحضر في المدينتين الكبيرتين بمصر (القاهرة والإسكندرية) تميل دوما إلى الارتفاع . يشير ذلك أيضا إلى وجود عدم توازن في توزيع أحجام المراكز الحضرية المصرية ، ومما يؤكد هذا الاستنتاج أيضا أنه لا توجد مدن كبيرة تحتل مكانة متوسطة بين هاتين المدينتين الكبيرتين (المليونيتين) والمدن الأصغر المتوسطة الحجم والتي تتراوح لأحجامها بين ١٠٠٠٠٠ و ٢٠٠٠٠٠ نسمة . أن ذلك يدفع بنا إلى القول أن علاقة القاهرة بالمدن الإقليمية والمناطق الأخرى في مصر لم تكن علاقة منفعة متبادلة ، بل هي علاقة استغلال من جانب الطرف الأول لغيره من الأطراف أو هي بالفعل علاقة إقطاعية « أدت إلى اختفاء الطبقة الوسطى من المدن » فمن بعد القاهرة (والإسكندرية) تهوي أحجام المدن الأخرى ، وتهبط هبوطا ذريعا <sup>(٧)</sup> .

وقد بلغت هذه النسبة ما يزيد عن ٥/١ سكان مصر في تعدادي ١٩٦٦ ، ١٩٧٦ كما أن المدينتين حافظتا على تزايد نسبة سكانهما في كل تعداد عن سابقيه على العكس من بقية أقاليم مصر السكانية التي تعرضت إما لانخفاض نسبة سكانها إلى جملة سكان مصر ، أو لنضبات في هذه النسبة على الأقل ، ولأنك أن المسبب الرئيسي في توالي ارتفاع سكان القاهرة والإسكندرية بهذه المعدلات المرتفعة يرجع إلى تضاريف الهجرة الداخلية من الزيادة الكلية لسكانها ، وذلك على حساب بقية الوحدات الحضرية الأخرى . ويوضح الجدول التالي تطور حجم المصانع منذ منتصف القرن الحالي :



- (٣) رأفت شفيق ، دور القطاع الخاص في تنمية الصناعات التحويلية بمصر في ظل سياسة الانفتاح الاقتصادي ، في : رؤية مستقبلية للاقتصاد المصري في ظل التطورات العلمية والتقنية (بحوث ومناقشات المؤتمر العلمي السنوي الخامس للاقتصاديين المصريين ٢٧ - ٢٩ مارس ١٩٨٠) ، للمركز القومي للبحوث والنشر ، للقاهرة ١٩٨٣ ، ص ٢٨٢ .
- (٤) هدى محمد صبحي ، حول التفرقات الإقليمية ومشكلة توزيع الاستثمارات بين الأقاليم ، في : التنمية الاقتصادية والحالة الاجتماعية في الفكر التنموي الحديث مع إشارة خاصة للتجربة المصرية (بحوث ومناقشات المؤتمر العلمي السنوي الرابع للاقتصاديين المصريين ٥/٣ مايو ١٩٧٩) ، المركز القومي للبحوث والنشر بالقاهرة ، ١٩٨١ ، ص ٣٠١/٣١٠ .
- (٥) ميلاد حنا ، للخروج من المأزق القاهري : ترشيد القاهرة بدلا من نقلها وما هي البدائل ، الاهرام ، العدد ٣٥٩٧٩ ، ١٢/١٢/١٩٨٥ ، ص ٧ .
- (٦) علي الجريزلي ، السكان والموارد الاقتصادية ، مطبعة مصر ، ١٩٦٣ ، ص ٢٣/٢٢ . انظر أيضا : جمال حمدان ، شخصية مصر : دراسة في جغرافية المكان ، ج ٣ (شخصية مصر الثقافية) ، للقاهرة ، عالم الكتب ، ١٩٨٤ . انظر أيضا :
- (٧) Galal Amin, Urbanization and Economic Development the Arab World, Beirut University, Beirut, 1972, pp. 15-17.
- حول دراسة الجوانب الهيكلية للنمو الحضري في المجتمع المصري ، انظر : محمد حافظ ، للتصنيع والتحصن في المجتمع المصري : دراسة اجتماعية وثقافية ، المنصورة ، مكتبة همام ، الطبعة الأولى ، ١٩٨٤ ، ص ٢٥٧ . السيد الحسيني ، المدينة دراسة في علم الاجتماع الحضري ، دار المعارف بمصر ، ط ٢ ، ١٩٨١ ، ص ٢٧٥ .

جدول رقم (١) يوضح حجم العاصمتين منذ منتصف القرن (٤٧ - ١٩٧٦)

حجم السكان	* ١٩٤٧	* ١٩٦٠	* ١٩٦٦	** ١٩٧٦
القاهرة والإسكندرية	٣,٠٠٩,٦٧٨	٤,٨٦٥,٠١٣	٦,٠٢٠,٩٠٩	٧,٣٩١,٧١١
الجيزة وشبرا الخيمة	٠,١٠٧,٥٤٦	٠,٤٩٦,٢٥٧	٠,٧٤٤,١٥١	١,٦٢٥,٠٠٠
حضر مصر	٦,٢٠٣,٢٢٦	٩,٦٥١,٠٩٧	١٢,١٢٩,٨٩٢	١٩,٠٣٦,٤٠٣
$100 \times \frac{(1)}{(3)}$	٪ ٤٨,٥	٪ ٥٠,٤	٪ ٤٩,٦	٪ ٤٦,١
$100 \times \frac{(1) + (2)}{(6)}$	٪ ٥٠,٧	٪ ٥٥,٦	٪ ٥٥,٨	٪ ٥٦,٢

المصدر :

\* محمد صبحي عبدالكريم ، التحضر في الوطن العربي ( جزء ٢ ) ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، ١٩٨٠ ، ص ٩٢ .  
 \*\* صحت بمعرفة الباحث استنادا إلى بيانات الكتاب الإحصائي السنوي (١٩٥٢-١٩٨٢) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، القاهرة ، ١٩٨٢ ، ص ٢٠\*

وبدراسة حال القاهرة الكبرى - من حيث أوضاعها الديموجرافية - يتضح أن الهجرة الريفيه إليها - وبخاصة في العشرين سنة الأخيرة - تمثل مصدرا أساسيا لمكان العاصمة ، وسببا رئيسيا فيما تعاني من مشكلات ، فوق مايمكنه ذلك من تدنى في أوضاع الريف .

إن انحصار الريف ونمو الحضر في المجتمع المصري ، يمثلان تحولا كيميا وكيفيا في العلاقات التاريخية بينهما ، تلك التي كانت مستقرة طوال مئات السنين . صحيح أن مصر قد عرفت ظهور المدن منذ عرفت حضارتها القديمة ، وأن بعض هذه المدن قد نمت وتضخمت في مرحلة باكرة من تاريخ هذا المجتمع إلا أن ذلك كان يحدث في إطار توازن سكاني تقليدي مستقر ، ظلت الغلبة فيه للريف . فحينما كانت تنمو مدينة ما - القاهرة مثلا - بمعدلات تبدو مرتفعة - في بعض الأحيان - في فترات الازدهار والرخاء ، فإن هذا النمو كان يتم أساسا بقوة الدفع البيولوجي الداخلي لمكان المدينة ، نتيجة لتحسن الأحوال الصحية من ناحية ، وبفضل الهجرة من المدن الأخرى والمناطق الريفية من ناحية ثانية (١) ... الخ .

إن الأسباب الحقيقية للعدو الريفي ، وانخفاض الانتاجية في المناطق الريفية ، لا تتمثل في الظروف البيئية والطبيعية ، بقدر ما تتمثل في العلاقات الاجتماعية الاستغلالية التي تربط كبار الملاك بالمعمرين ، وتلك التي تربط الأخيرين بمراكز القوة السياسية والاقتصادية على المستويين القروى والعالمى (٢) ، لقد عبر نمو المدن في مصر أصدق تعبير عن تركيز رؤوس الأموال ، وارتفاع الانتاجية ، وانتشار التعليم ، والقوة السياسية ... الخ ، وهي كلها عوامل جذب لا تتمتع بها سوى المناطق الحضرية .

والقاهرة - مع سنوات الانفتاح (الاقتصادي) - بالذات - قد قمت لأسباب كثيرة فرص عمل أكثر ، بمرتبات وأجور أعلى ، ومن ثم فقد زادت الهجرة إليها ، فزادت مشكلاتها ، وتدهورت مرافقها الحيوية (٣) ، واستطاع تشرب من الماء المالح فزاد عطشا ، أو تضطر لتحسين الخدمات والمرافق ومسنوى المعيشة في القاهرة لأنها قريبة من مراكز اتخاذ القرارات ، وهذا في حد ذاته عامل جذب جماهيري

(٨) محمد حافظ ، التصنيع والتحضر ..... ، مصدر سابق ، ص ٢٣٨ .

(٩) السيد الحصري ، المدينة ..... ، مصدر سابق ، ص ٣٢١/٣٢٩ .

(١٠) في دراسة ضافية حول أثر التغييرات البنائية في المجتمع المصري خلال عقد السبعينات بولي مسير نمو قضية تدهور المرافق الحيوية في مدينة القاهرة ، امية بالغلة ، ويرى أن شأنها شأن غيرها من الأزمات (المواصلات ، الإسكان ... الخ) تمثل ضغوطا مدمرة على الإنسان والمجتمع في مصر ، وينتقل هنا الوصف التالي لحالة التدهور الشديدا للمرافق الحيوية في مدينة القاهرة .

(توزعت المشكلات بين أحياء القاهرة السبعة لافرق فيها - وإن اختلفت بين المناطق الراقية والمناطق الشعبية ... في شرق القاهرة مثلا مشكلات اليومية الحصول على رغيف الخبز ... وفي حي غرب طفت مشكلة المجاري على السطح بين المشكلات الأخرى . لما حي جنوب فمشكلته الرئيسية تركب للقمامة في عرض الشوارع وعدم وجود شبكة الصرف الصحي .. وفي شمال القاهرة تفتقر مشكلة للتهديات إلى الترتيب الأول بين مشكلات الحي .. بينما يعاني المعمرين في حي حلوان من تلوث البيئة بسبب تكدس المصانع في المنطقة) .

نلاحظ : إنقال المباحي وجهان المغربى ، مجلة روز اليوسف للقاهرة ، العدد ٣٧٩٢ في ١٣/١٢/١٩٨١ استنادا إلى : مسير نعيم لحد ، أثر التغييرات البنائية في المجتمع المصري خلال حقبة السبعينات على إسقاط القيم الاجتماعية ومستقبل التنمية ، مجلة العلوم الاجتماعية ، العدد الأول ، السنة الحادية عشرة ، دولة الكويت ، جامعة الكويت ، مارس ١٩٨٢ ، ص ١١٣/١٣٠ .

أساسي<sup>(١١)</sup> فيزداد إرهاب مراقبها التي أصلحت .... الخ ، وهكذا تدخل العاصمة في حلقة مفرغة ، وهذا هو المأزق القاهرى الذى ينبغى أن تخرج منه<sup>(١٢)</sup>.

إن استحوذت المدينة ( العاصمة على وجه خاص ) على الجانب الأكبر من الأنشطة الرأسمالية واتساع الفرص الاقتصادية ، وتخصص نسبة عالية من الخطط للتنمية لها ( التعليم ، الصحة ، المرافق والخدمات الاجتماعية ... الخ ) مع ما يترتب على ذلك من تجاهل وإهمال للمناطق الريفية ، قد دفع بالقاهرة وبغيرها من المراكز الحضرية الكبرى في مصر ، لأن تحقق نموها المعطى الذي فاق نمو المناطق الريفية في معظم الأحوال .

لعل ذلك يدفعنا إلى مناقشة سريعة لمحددات العلاقة بين القرية والمدينة . فقد أوضح أحد الباحثين أن العلاقة بين القرية والمدينة ليست علاقة بين طرفين متكافئين ، ومن ثم فلا يفيد دراستها في ضوء التكامل أو التساند ... الخ ، بل لابد وأن ينطلق الفهم الصحيح بشكل أساسي من علاقات السيطرة والاستغلال التي تمارسها المدينة على القرية<sup>(١٣)</sup>.

ولعل أفضل أشكال التعبير عن هذه العلاقات : ما يتعلق بتجميع الفائض الزراعى الذي ينتج في المناطق الريفية المختلفة ، للتنظيمات التعاونية ، محلات خدمة آتية ، الضرائب ، الأثمان ... الخ . والجدير بالذكر أن مثل هذه الإجراءات التي تتحقق في الريف تم اختيارها واتخاذ القرارات بشأنها - في جميع الحالات أو يكاد - بواسطة المدينة ، أى بواسطة القوى المسيطرة في المدينة ، وهو ما يتحقق عادة بطرق إدارية ، ولا يكون للمتجشعين المباشرين أية دور ( صوت ) فيما يتعلق بهذه التغييرات ، بل يقتصر دورهم على تحمل هذه التغييرات ، وفي نفس الاتجاه نجد مسار التناقضات والتنافقات والإيلومية والسياسية التي تفرضها المدينة على القرية<sup>(١٤)</sup>.

لقد شكل الفلاحون النازحون<sup>(١٥)</sup> إلى المناطق الحضرية ، ضغوطا مكثفة على سوق العمل ، لا تأخذ مزيد من فرص العمالة ، للسكان الحضريين في القطاع الصناعي « الحضر » في المدن الكبرى . ذلك أن هذا القطاع ما يزال محدود التأثير في المدن الصغرى . بيد أن « الطلب المحدود لم يكن دائما يفي بالفرص » المتزايد . فيمكن الحال في البلاد المتقدمة ، تزايد الحاجة إلى الاستفهام بمعدل أكبر من قدرة الصناعة على التواء بها ، ومعدل أكبر من نمو المساكن والخدمات الصحية والاجتماعية المختلفة . فجانبيه حياة المدينة لسكان الريف هي إذن في معظم الأحوال جانبية خادعة ، إذ يكون البديل عن انخفاض مستوى الدخل في الريف ، هو مجرد البطالة المسافرة أو المقتمة في المدينة . وفي معظم الأحوال تحول ( يتحول ) سكان الريف الفقراء ، إلى سكان مدن فقراء .

إن خطورة هذه الظاهرة تكمن ليس فقط في وجودها ذاته ، بل أساسا في عجز القطاعات المنتجة عن استيعاب تلك الأعداد الكبيرة التي تنتدق سنويا على سوق العمل ، ومن ثم لم يصبح أمام هؤلاء سوى الاحتياق بقطاع الخدمات الهامشية ، ليشكلوا ما يمكن تسميته « جيش البطالة الاحتياطي » في المدن ، وقد يطول بهم الزمن حتى يجيبه اليوم الذي ينمحجون فيه بالجهار الانتاجي للمجتمع<sup>(١٦)</sup> .

(١١) رفيع اللراء يوسف صبرى أبو طالب محافظ القاهرة ، شمل القاهرة مدينة مقلقة ، كما طالب بعض المسؤولين ( د. ميلاد حنا رئيس لجنة الإسكان بمجلس الشعب ) بضرورة فتح حوار قومي واسع ومتصل بين كافة للتخصصات ورجال الفكر من كل الاتجاهات ، ليدلوا بدلوهم في هذا المجال الهام ، المساهمة بأرائي في الخروج من هذا المأزق القاهرى . كما أوصى المؤتمر الاقصادي للقاهرة الكبرى ( يونيو ١٩٨٥ ) بضرورة المشاركة الشعبية لحل مشكلات القاهرة . انظر :

- زكريا نيل ، القاهرة مدينة مقلقة ، الاهرام ، العدد ٣٥٩٦٥ ، ١٩٨٥/٩/١ .  
- ميلاد حنا ، الخروج من المأزق القاهرى : ترشيد لقاهرة بدلا من نظها وما هي البدائل ، الاهرام ، العدد ٣٥٩٧٩ ، ١٩٨٥/٦/٢ ، ص ٧ .  
- زكريا نيل ، والقاهرة .. لانتريدها ملحمة كلامية ... الاهرام ، العدد ٣٥٩٨٢ ، في ١٩٨٥/٦/١٥ ، ص ٧ .  
- جمال حداد ، شخصية مصر : دراسة حقيرة للسكان ، ج ٤ : مصدر سابق ، ص ٣٧٠ ، ص ٣٧٥ .

(١٢) ميلاد حنا ، الخروج من المأزق القاهرى ، مصدر سابق .

(١٣) نجد مناقشة تفصيلية لملاقة القرية بالمدينة ، في : السيد الحسني ، المدينة مصدر سابق ، ص ١٢١ .

(١٤) انظر : محمد درويش ، الانقسام المصري بين التثقل والتطوير ، دار الجامعات المصرية ، الاسكندرية ، ١٩٧٨ ، ص ٢٠٠ . انظر كذلك مايكل ا. كوهين ، المدينة في لندن الثانية ( ١٩٧٥ - ٢٠٠٠ ) في : التمويل والتنمية ( ملحق الاهرام الاقتصادي ) مؤسسة الاهرام ، القاهرة .

(١٥) يحول لبعض تشبيه الزحف البشري على مدينة القاهرة ( بهجمة لسطوقية ) يرون لها ( أي هذه الهجمة ) تمثل تركيزات السنين في العقود الثلاثة الماضية ، حتى بلغت أعلى درجات الذروة منذ بداية الانفتاح الاقتصادي وإلها يعود السبب في زيادة سكان العاصمة إلى ثلاث عشر مليوناً ، انظر : زكريا نيل : ومن القاهرة .. لانتريدها ملحمة كلامية .. الاهرام للقاهرة ، العدد ٣٥٩٨٢ ، ١٩٨٥/٦/١٥ ، ص ٧

(١٦)

وينعكس ضغط الوافدين على مدينة القاهرة ، على فرص العمل ، وعجزها عن استيعاب الوافدين من الريف بصفة خاصة ، في تضخم أعداد الباعة الجائلين في العاصمة ، حتى بلغ ٢٠٠ ألف بائع معظمهم لا يحملون ترخيص عمل ، في حين لاحتياج القاهرة لأكثر من ٣٦ ألف فقط <sup>(١٧)</sup> . وطبيعة الحال فإن هذه الفئة وغيرها من الفئات تمارس أنشطة يصعب تصنيفها وفقاً لمهن محددة (دائمة أو مؤقتة) تنتمي إلى قطاع الخدمات الهامشية . وتتبع هذه الشريحة لتنضم أولئك الأشخاص الذين يمارسون أعمالاً متقلبة ، ويمشون على هامش الحياة الحضرية أو ما يسمى أحياناً بالبروليتاريا الرثة Lumpenproletariat ، ويتوزعون بين ما سعى إليه الأهلية ، جامعي التفايات والتعلم ، الحامول والعاملون غير المنتظمين ... كذلك الأنشطة غير الواضحة وغير القانونية التي ترتبط بالصنوعية وإرتكاب الجرائم البسيطة أو الجسيمة أو الأفراد المساهمين في شبكة توزيع المخدرات وأعمال الدعارة والاتحراف والبطالة .

إن جانباً هاماً من قوة العمل في المدن المصرية ( للكبرى بالذات ) لا ترتبط بفروع النشاط الاقتصادي المنظم ، ولا تشترك في تسيير عجلات الجهاز الانتاجي . لقد انعكس ذلك بصورة واضحة على تضخم قطاع الأنشطة الهامشية والعمالة الرثة في مدينة القاهرة بحيث لا ينمو للقطاع الصناعي بالقدر الذي يسمح باستيعاب هذه العمالة الوافدة ، فإن قطاع الخدمات يظل أملاً الوحيد . ومن ثم فإن معظم الوافدين يقع بممارسة أي عمل يمكن الحصول عليه مهما كان ناقصاً أو مؤقتاً . وللافت للنظر أن أعداداً كبيرة من سكان العاصمة ، يمارسون أعمالاً اخترعوا بأنفسهم وعيّنوا أنفسهم بها ، كما هو الحال مثلاً بالنسبة لملاحضي السيارات في مواقف الانتظار ، أو الذين يقومون بخدماتهم للناس دون أن يفرضوا على الناس سلهم التافهة التي في كثير من الأحيان بعض أقلام الكتابة أو علب الكبريت ... الخ ، والتي يتخذون منها أحياناً ستراراً يمارسون من ورقة الشحادة والتسول ... الخ .

لقد أوضح تعداد السكان لعام ١٩٧٦ ، أن ٤٥٪ من جملة العمالة في قطاع الخدمات الهامشية في المدن المصرية يعملون في النشاطات الخاصة ، وعلى الأخص البيع المتجول أو بيع الرصيف على أقل تقدير ، أما التجارة الربحية لهؤلاء الباعة من المهاجرين فتختلف من مدينة لأخرى ، ومن موسم لأخر ، ولكنها تدور عموماً حول أوراق البانصيب ، وأقلام الحبر الجافة ، والأحزمة ، وعلب الكبريت ولعب الأطفال ، والأقمشة الرديئة ... الخ <sup>(١٨)</sup> .

لقد نتج عن تركيز السكان في المناطق الحضرية في مصر ، وفي مناطق الجذب الكبرى ( القاهرة ، الاسكندرية ) - دون أن تكون تلك المدن مخططة في الأصل لاستيعاب هذه الأعداد المتزايدة الوافدة عليها - نتج عن هذا التركيز ، أزمة حضرية حادة . لذا فقد نمت المدن الكبرى ( القاهرة مثلاً ) بطريقة فرضوية غير مخططة . وفي كل الاتجاهات ، وفي أغلب الأحوال على أرض زراعية خصبة ، وأخذت الأراضي الزراعية المتاخمة للمدن الكبرى تتآكل على حساب الاستخدامات الحضرية الأخرى ( إسكان - طرق - خدمات ... الخ ) ، بالإضافة إلى المستوطنات العشوائية التي نشأت حول المدن الكبرى والتي تنمو بطريقة سرطانية . ومثال ذلك أن الاستخدام الغرضي للأرض في القاهرة الكبرى قد أدى إلى امتداد عمراني للعاصمة في كافة الاتجاهات ووصفة خاصة على محور الشمال ( الساحل ، شبرا ، شبرا الخيمة ) . ومحور الجنوب ( عابدين ، السيدة زينب ، مصر القديمة ، المعادي ، حلوان ، التبين ) وكان هذا النمو على حساب الأرض الزراعية الخصبة حيث نشأت المستوطنات العشوائية في أطراف المدينة شمالاً وجنوباً ، وهي بطبيعة الحال خالية تماماً من المرافق والخدمات <sup>(١٩)</sup> .

لقد أصبحت القاهرة الكبرى مشكلة حقيقية ، ومنطقة مأزومة ، وأزماتها الطاحنة أصبحت حلقة مفرغة . لماذا ؟ لأن القاهرة الحديثة لم تخطط أصلاً في القرن الماضي إلا لتكون مدينة متوسطة معقولة للحجم . ولكن سمح لها أن تنمو نمواً واسعاً بلا ضوابط بحيث تحولت إلى فواتر الخارجية Extnal aconomisa والمكاسب العمرانية والمضاربية والاجتماعية للحجم ، إلى خضائر خارجية ودخلية External and internal disacomisa محققة وفادحة . وبالتالي فإنها ككائن عضوي وككيان عمراني لم تعد جهازاً اقتصادياً يمثل تكاليف وإنفاقات مادية باهظة ومتزايدة إلى درجة غير اقتصادية ، رغم أنه لم يعد بالضرورة سياسة المسكنات والتوزيع <sup>(٢٠)</sup> .

ومن شأن هذا النمو السريع والمذهل لمدينة القاهرة ، الأخلال ببرامج التنمية ومشروعات تطوير العاصمة . فزعم التسليم بأن مشكلة المدينة هي مشكلة سكانها الآتني عشر مليوناً ، الذين يشكلون ٤/١ سكان مصر . وهي جزء من المشكلة الأم التي تعاني منها مصر . إلا أن القاهرة كمدينة لها مشكلاتها الخاصة التي تحتاج إلى دراسة وإلى حلول من شأنها أن تضع المدينة في المستوى الحضاري اللائق بتاريخ مصر ومستقبلها .

(١٧) انظر المصدر السابق مباشرة نقلاً عن صحيفة الاهرام القاهرية ، عدد ١٥ سبتمبر ١٩٧٠ .

(١٨) السيد الحسيني ، مصدر سابق ، ص ٣١٩ .

(١٩) نهى فهمي ، الأزمة الحضرية في مصر : مشاكل وحلول ، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية بالتعاون مع المركز القومي للدراسات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية ، في : ندوة التحولات في المجتمع الريفي : دراسة مقارنة بين مصر وتونس ، القاهرة ، ٢٤ - ٢٦ أكتوبر ١٩٨٣ ص ١١

(٢٠) جمال حمدان ، شخصية مصر ، دراسة في بنية المكان ، الجزء الرابع ، مصدر سابق ، ص ٣٥٢ .  
انظر كذلك : محمود مراد ، ندوة حول موجهة قضية السكان والموارد والتنمية ، الاهرام ، ١٥ / ١٧ / ١٩٨٥ ص ١١ .

لقد نمت القاهرة الكبرى من ٤,٨ مليون في عام ١٩٦٠ ، لتصل إلى ٨ ملايين في عام ١٩٧٦ ، أى من ١٨,٦٪ إلى ٢٢٪ من إجمالي السكان . وقد كان نمو القاهرة الكبرى أسرع من نمو التطاوع الحضري ككل . وتتمس بكل أعراض المدينة المتضخمة التي لا تستطيع مواجهة المشكلات الأولية في البنية الأساسية والاسكان والمواصلات ... الخ .

فرض عظم الكتلة المبنية ، تعد القاهرة من أشد عواصم العالم اكتظاظا بالسكان ، وتكتلها بالبناء . فسكان القاهرة آخون في الزيادة بالقياس إلى جملة سكان الجمهورية ، إذ أن نسبة سكان القاهرة كانت في عام ١٩٢٧ (٨,٢٪) ارتفعت في عام ١٩٤٧ إلى (١٠,٩٪) ثم بلغت عام ١٩٦٠ (١٢,٩٪) ، إلى أن بلغت في الست سنوات التالية (١٤٪) . وقد أحصى تعداد ١٩٧٦ نسبة سكان القاهرة إلى جملة سكان الجمهورية بـ ( ١٣,٣٪ ) . والواقع أن هذه الزيادة المتفاوتة بين القاهرة والمجتمع ككل ، تكشف عن دور ظاهرة الهجرة في زيادة سكان القاهرة ، حيث يمثل المهجرون إلى مدينة القاهرة حوالي ٣٦٪ من جملة سكانها حسب تعداد ١٩٦٦ ، وأصبحت هذه النسبة تشكل الآن (١٩٧٦) نحو ٢٣٪ من جملة السكان الذين ولدوا خارج المدينة ، كما أن نصيبها ( أى القاهرة ) من مجموع سكان الحضر في ازدياد مستمر مما يشكل العديد من العقبات أمام النمو الاقتصادي الذي يمكن أن تحققه المناطق الحضرية الأخرى ( المدن الإقليمية ) والمدن الصغيرة ، والتي يتطلع أبناؤها للمواريث يوما إلى العاصمة .

ولذا كنا قد أروشنا أن « لقاهرة » تعاني من تضخم مكاني حاد ، فإنا نستطيع أيضا التعرف على خط التركيز السكاني وتوزيعه على أقسامها . ان ذلك من شأنه أن يستكمل لنا جانبها هاما في دراسة المشكلات الرئيسية التي تهمز لها القاهرة وخصوصا في أحيائها الفقيرة المختلفة .

ان الملاحظة الأساسية الواجبة للتسجيل هنا ، أن ثمة تباينا كبيرا من ناحية توزيع السكان على رقعة مدينة القاهرة . ويمكن هذا التباين في مجموعة من المتغيرات الخاصة بحجم الاحياء ، ووظيفتها الأساسية ، وخصائصها الاقتصادية ، وأهمية الموقع .... الخ . والقاعدة العامة في هذا التوزيع هي انخفاض الكثافة السكانية بالنسبة للكيلو متر المربع قرب منطقة القلب التجاري أولا ، حيث تسود الوظائف والاستعمالات غير السكنية بالطبع ، كذلك ينخفض نوعا في ضواحي الأطراف الراقية . وفيما بين القلب والأطراف ترتفع الكثافة إلى أقصاها وخاصة في الاحياء السكنية الشعبية للفقيرة <sup>(١١)</sup> . على أن الأطراف الشعبية هذه ، لا تقل اكتظاظا وتزاحما عن سابقتها ، حيث تتدفق عليها بصفة خاصة هجرة الفقراء ، والمعمدين النازحين من المدن الصغيرة والقرى ، فتحتل بهم إلى معسكرات انتظار ، ومدن عشش وصفيح تمثل الريف في العاصمة ( تزييف المدينة ) إلى جانب ما يمكن أن تحدثه هذه الكثافة السكانية المرتفعة من تأثير سلبي على الخدمات والمرافق الأساسية الخاصة بهذه المناطق كثيفة السكان . ( تصل الكثافة السكانية في حي باب الشعرية إلى ١٣٩ ألف نسمة / كم<sup>٢</sup> ، وفي روض الفرج تتجاوز ١٠٠ ألف نسمة / كم<sup>٢</sup> أما في السيدة زينب فبلغ ٧٢ ألف نسمة / كم<sup>٢</sup> ) <sup>(١٢)</sup> .

#### ويوضح الجدول التالي رقم (٧) شدة الكثافة السكانية لأقسام القاهرة الكبرى (١٩٧٦) :

الهرم ، قصر النيل ، المطرية .	٥ ٠٠٠ -
مصر الجديدة ، مدينة نصر ، النزهة .	١٠ ٠٠٠ - ٥ ٠٠٠
العمادي ، الدقي ، الجيزة ، المعجزة ، بولاق الدكرور .	٢٠ ٠٠٠ - ١٠ ٠٠٠
الخليفة ، مصر القديمة ، الوراق ، حدائق القبة .	٣٠ ٠٠٠ - ٢٠ ٠٠٠
للجمالية ، الأزبكية - لمباية .	٤٠ ٠٠٠ - ٣٠ ٠٠٠
حلوان ، القتيين .	٥٠ ٠٠٠ - ٤٠ ٠٠٠
الظاهر ، الدرب الأحمر ، عابدين .	٦٠ ٠٠٠ - ٥٠ ٠٠٠
الزيتون ، بولاق ، السلح .	٧٠ ٠٠٠ - ٦٠ ٠٠٠
السيدة زينب - شبرا ، الشراية .	٨٠ ٠٠٠ - ٧٠ ٠٠٠
للموسكى .	٩٠ ٠٠٠ - ٨٠ ٠٠٠
باب الشعرية ، روض الفرج	١٠٠ ٠٠٠ +

المصدر : جمال حمدان : شخصية مصر ، الجزء الرابع ، القاهرة ، عالم للكتب ، ١٩٨٥ .

(٢١) جمال حمدان - مصدر سابق ص ٣٥٤ .

(٢٢) نهي فهمي - مصدر سابق ، ص ص ١٧/١١



والوضع كله يعكس بطبيعة الحال على كثافة السكان ، تلك التي لا تكف عن الاتساع في ظل التزايد الديموي في المكان . فعند نحو ٧ آلاف في الكيلو متر المربع سنة ١٩٢٧ وصلت إلى ٢٤ ألف سنة ١٩٧٦ ، أي أكثر من ثلاثة الأمثال في نصف قرن ، ولعلها اليوم أربعة الأمثال . ففي تعداد ١٩٧٦ بلغت كثافة محافظة القاهرة نحو ٢٤ ألفا مقابل ١٦ ألفا في مدينة الجيزة<sup>(٢٣)</sup> . يرتبط على ذلك أن مدينة القاهرة تعانى من ضغط سكاني بالغ ، وما يتبعه ذلك من أعباء خدمة تؤثر بلاشك على إمكانية أداء الخدمات والمرافق الأساسية لوظائفها بشكل جيد ، فتظهر بالتالي غير قادرة على الوفاء باحتياجات أفراد المجتمع لمثل هذه الخدمات الضرورية سواء من ناحية وفرتها ، أو حسن أدائها لوظائفها الأساسية لقد فاقت كثافة السكان بمدينة القاهرة ، كثافة السكان في الجمهورية في جميع السنوات وحتى عام ١٩٨٣ ، حيث نجد أن نسبة سكان مدينة القاهرة إلى مجموع سكان الجمهورية قد ارتفعت من ٨,٢٪ عام ١٩٢٧ ، إلى ١٠,٩٪ عام ١٩٤٧ إلى ١٢,٩٪ عام ١٩٦٠ إلى ١٦٪ عام ١٩٨٣<sup>(٢٤)</sup> .

ولاشك أن الزيادة السكانية المطردة في المدن الكبرى في مصر ، كان لها لتعكس كبير على مشكلة الإسكان وتفاقمه ، بما يترتب على هذه الزيادة من تكوين أسر جديدة في حاجة إلى مساكن جديدة تسمح باستيعابها ، إن مقارنة عدد الأمر بعدد الوحدات السكنية في تعداد ١٩٧٦ تبين أن ثمة عجزا في عدد هذه الوحدات قدره ٥٥٥ ألف شقة ، بينما لو أضفنا إلى هذا الرقم العدد المطلوب من الشقق لمواجهة الزيادة السكانية لعام ١٩٨٠ وهو ٢٧٦ ألف شقة لأصبح التراكم قدره ٨٣١ ألف شقة . هذا ويقرر الحد المطلوب لمواجهة النقص والاحلال حتى عام ٢٠٠٠ حوالي ٥٨٩ ألف وحدة سكنية<sup>(٢٥)</sup> . لقد تحول الإسكان إلى عملية مضاربة عقارية سافرة ووصلت الأثمان والايجارات إلى حد الاستغلال .

ونعتبر محافظة القاهرة من أكثر محافظات الجمهورية طلبا للسكن ، حيث تبلغ احتياجاتها ٦١٨ ألف شقة ، وبها في تلك محافظة الجيزة ( ٣٨٨ ألف شقة ) ثم محافظة الاسكندرية ( ٣٨٥ ألف شقة ) طبقا لتقديرات للفترة ١٩٧٦-٢٠٠٠ ذلك شأن الكم ، أما عن الكيف فذلك شأن آخر . إن نسبة كبيرة من مباني المدينة ( القاهرة ) متداعية متهاككة آيلة للسقوط ( نحو ٢٥٪ من مجموع الوحدات السكنية ) ونسبة أكبر تجاوزت عمرها الافتراضي ، وتوشك أن تلحق بالفتنة السابقة ( ٤٠٪ ) وبين الفئتين نسبة ثلاثة لا تصلح للسكن الآمن ، وبقى هذا فان ٣/١ مباني القاهرة لاتصل إليها إما المياه أو المجاري أو الكهرباء . ومع ذلك فالمقدر أن نسبة ٤:٢ أفراد يعيشون في حجرة واحدة في المتوسط<sup>(٢٦)</sup> .

ويغير احصاء ١٩٧٦ مسألة هامة تتعلق بوجود نمط من السكنى في غرف مستقلة في المدن الكبرى وخصوصا في القاهرة والاسكندرية . وقد أحصى التعداد مايزيد على ٦٠٩ ٢٩٦ حجرة مستقلة مقابل ٦٦٣ ٧٦٣ . ففي القاهرة تتوزع النسبة بين ٤٢ حجرة مستقلة لكل ١٠٠ شقة<sup>(٢٧)</sup> ، والإرقام المماثلة لمدينة الاسكندرية تعطى ٣٥ حجرة مستقلة لكل ١٠٠ شقة . يترتب على ذلك أن اسكان الفقراء في المعاصمين هو في الواقع اسكان الحجرات المستقلة وليس الشقق . وسوف تثبت نتائج تعداد ١٩٨٦ أن ظاهرة الشقق وسكنى الحجرة الواحدة والتزام الشد يد داخلها قد زادت ، وأصبحت خطرا يهدد القاهرة مالم يتخذ بسدنها اجراء عاجل . ومالم تعني الدولة بهذه القضية وتوليها اهتماما خاصا فإن الأمر لن يزدى قسطا إلى خال في التوازن الاجتماعي ولما سيكون له انعكاساته على الأجيال المقبلة وعلى معدلات الجريمة والأمراض الاجتماعية بشكل علم .

والواقع أن أزمة الإسكان الحضري في المدن الكبيرة ، قد دفعت إلى ظهور مناطق اسكان عشوائية للتكوين على أطراف للكتلة العمرانية وذلك لمواجهة احتياجات السكن ، نتيجة الخروج الريفي - الحضري ، كثيف النطاق ، ومن ثم فقد نشأت أحياء جديدة كامتداد

(٢٣) جمال حداد ، شخصية مصر ، ج ٤ ، ص ٣٥٣ .

(٢٤) يمكن الحصول على احصاءات مقارنة في : لحد اسماعيل ، توزيع سكان مصر وكثافتهم ، في : دراسات في سكان مصر ، القاهرة ، ١٩٨٠ ، ص ١١٤/٧٣ .

(٢٥) في مجال الإسكان تلوز القاهرة بنصيب الاسد . في علم ، ١٩٨٤/٨٣ بلغ جملة مقيم قائلوه ١٦٠ ألف مسكن خصص منها للقاهرة وجمعا ٨٥ ألف وحدة ، أي ما يزيد عن النصف . ( في مقابل ٤١٩ مسكنا في اسوان وبلاد النوبة ، ١١٤ مسكنا في محافظة قنا ، ٤١٠ للوادي الجديد ، ٧١٢ لمرسى مطروح ، ٢٠٠ لميناء الجرنبة ) أي أن جملة مباني في خمس محافظات تنظر إلى العمران والتنمية لاتتعدى ٢٣ مما بقي في القاهرة . على الرغم من ذلك تعتبر أزمة الاسكان أزمة حادة وخصوصا لدى الفقراء ومحدودي الدخل في مدينة القاهرة . حول احتياجات القاهرة من المساكن الجديدة لنظر : - المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية ، المسح الاجتماعي لشمال للمجتمع المصري ( ١٩٥٢ - ١٩٨٠ ) ، لجنة الاسكان ، القاهرة ١٩٨٥ ، ص ٦٣٣ ، ٦٧٤ .

- عالية محمد المهدي : مشكلة الإسكان في مصر ، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ، القاهرة ١٩٨٠ .

- احمد خليفة ، ندوة عن الاسكان الاقتصادي بالمركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية بالاشتراك مع المركز القومي للتزويق والدراسات الاجتماعية والاقتصادية ، القاهرة ، ١٩٧٦ .

(٢٦) جمال حداد ، المصدر السابق ، ص ٣٥٥ .

(٢٧) ميلاد حنا ، أريد مسكنا ، : مشكلة لها حل ، القاهرة ، مكتبة روز اليوسف ١٩٧٨ ، ص ٥٨ .

لأحياء شعبية قائمة ، أو تكونت تجمعات سكنية جديدة خارج كردون المدينة <sup>(٢٨)</sup> ، وفي كل الأحوال يكون الانشاء عشوائياً دون أى تحفظ ، وغالباً ما يتم دون تصاريح من السلطات المختصة ، كما يكون الانشاء أيضاً بمواد من نفايات المدن مثل الكرتون والصلفيح وما إلى ذلك ، وتسمى هذه المناطق بالاسكان العشوائي مرةً أو «المسرطاني» أو «المشوائي» أو «غير الرسمي» مرات أخرى ، ويفضل البعض تسميتها «الاسكان المشوه» ليس فقط لأنها تشوه جمال المدن وتتركز مشاعر أضرارها ، بل أيضاً لأنها تشوه نفس ساكنيها ، ومن ثم يقل احساسهم بالموطنة ، فضلاً عن تشويهها بصورة المجتمع ككل لأنها تعبر عن واقع التناقضات والفوارق في الدخول في المجتمع المصري <sup>(٢٩)</sup>.

ثمّة ملاحظة أخرى جديرة بالذكر وهي أن عدداً غير قليل من هذا الرصيد السكني في الاسكان الحضري الفقير في كافة المدن المصرية ، هي أصلاً أماكن غير معدة للسكنى أو المعيشة الإنسانية ، ولا تصلح لأن تكون كذلك . ولعل السمة السلبية البارزة التي يمكن ملاحظتها في هذا الصدد هي أن سكنى المقابر قد بات نمطاً عادياً في حياة العاصمة . لقد اعتاد جانب كبير من السكان أن يتخذوا من المقابر بيوتاً ، حتى أصبحت مناطق المقابر (القرافات) جزءاً لا يتجزأ من المدينة . ان مشكلة الاسكان في هذه المناطق ما هي الا مظهر من مظاهر المشكلة في الأحياء المجاورة التي هي بدورها جزء من مشكلة الاسكان بمدينة القاهرة .

ان ظاهرة السكن في مناطق المقابر تعبر بجلاء عن الازدواجية الحضرية في مدينة القاهرة ، تلك التي تتبدى في اعتماد بعض احيائها على خطة حضرية ، بينما تنمو الأحياء الأخرى بطريقة عشوائية ... الخ ، وتوضح هذه العشوائية في القطاع الشرقي والجنوبي من القاهرة شرقي النيل « حيث بدأ الأحياء يزحفون على الأموات ويطاردونهم ، حتى أن مدينة الأحياء قد تدخلت مع مدينة الموتى بصورة قابضة للغووم . لقد كان المقدّر رسمياً قبل احصاء ١٩٤٧ أن عدد سكان المقابر في القاهرة لا يتجاوز ٢٠ ألف نسمة ، تزايد هذا العدد إلى ٥٠ ألف نسمة في تعداد ١٩٤٧ ثم إلى ١٤٠ ألف نسمة في تعداد ١٩٧٦ . غير ان بعض المصادر الرسمية الأخرى تتلوا بهذه الأرقام لتصل بها بين ٣٠٠ ألف و ٥٠٠ ألف أى نصف مليون نسمة أو ١٠٠ ألف نسمة <sup>(٣٠)</sup> .

وتؤكد دراسة جامعية حديثة أجريت على مدينة القاهرة أن ٢٦٪ من عينة الدراسة ترى السبب في السكنى في تلك المناطق هو نتيجة لقلة المساكن ، في حين وصلت نسبة الاستجابات الخاصة بغلاء المساكن وانخفاض الدخل وسوء توزيع المساكن الى جانب انعدام التخطيط واقتار الى التنظيم الى ٤٥.٥ ٪ ، كما عبرت حوالي ١٦٪ من إجمالي عينة البحث عن أن انهيار المساكن وإزالة المساكن كانت سببا في اسكان البعض لمناطق الموتى الأقالمة في الشوارع يضاف الى ذلك الإقامة بشكل دائم في دور العبادة وما إلى ذلك <sup>(٣١)</sup> .

ان الضغط الرئوسى على الحكومات العربية يتمثل أساساً في المدن الكبرى والعواصم حيث يتركز النشاط السكاني ، ومن ثم نصبح مشكلة الاسكان العشوائي في هذه المدن مشكلة ملحة وضاغطة ، ويتوهم خبراء أغلب الدول أن الحل هو انشاء مناطق اسكان شعبي جديدة ينتقل اليها شاطاوا الاسكان العشوائي . ان النظرة الصحيحة الى قضية الاسكان العشوائي تتطلب أساساً دراسة الظروف الاجتماعية والاقتصادية لشاراى هذه المساكن ، والأشباب التي دعت الى تكوينها ، ولا فتكون المساكن الشعبية الجديدة وسيلة لجذب آخرين من مناطق الطرد الريفي ، لانشاء مساكن عشوائية في المدن ، كوسيلة للحصول مع الزمن على مساكن شعبية حكومية ، ولذلك فإن دراسة الأسباب التي توجب على انشاء المساكن العشوائية أولى الخطوات لاتخاذ قرارات تعالج مصدر المشكلة <sup>(٣٢)</sup> . وبدون ذلك فإن الأزمة ستزداد حدة وسيكون لها أخطر العواقب من جميع التلوى السياسية والاجتماعية والاقتصادية ، إذ أن هذه للشريحة من المجتمع تمثل نسبة كبيرة من السكان لهم قسط غير منكور في عملية الإنتاج والخدمات .

(٢٨) انظر ميلاد حنا ، الاسكان مصيدة للتنمية : دراسة نظرية لمفكرى العالم الثالث ، في : الأهرام الاقتصادي ، مؤسسة الأهرام ، القاهرة ، العدد ٨٥٧ ، ١٧ يونيو ١٩٨٥ ، ص ١٨  
انظر ايضاً :

Abu- Lughod J., Migrant Adjustment to City Life: The Egyptian Case", American Journal of Sociology, Vol. 67, 1961-1962, P. 22.

(٢٩) حول الاسكان الفقير في مدينة القاهرة .... انظر :

- احمد زايد ، ظاهرة سكنى المقابر في مدينة القاهرة بين نظرية التناضح والتحليل التاريخي الجاني ، في : للكتاب السنوي لمم الاجتماع العدد الثالث ، طر للمعار بمصر ، ١٩٨٢ ، ص ص ١٢٨/١٠١ .  
- ميلاد حنا ، الاسكان للفقير ، ( فصل في : أريد مسكناً ) مصدر سابق ص ص ٧٣/٥٢ .

- عزت حجازي ، الاسكان الحضري : دراسة مقارنة لأحوال الاسكان للشعبي القديم والجديد في القاهرة ، للمجلة الاجتماعية القومية ، العدد ٣ ، المجلد ١١ ، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية القاهرة ، ١٩٧٤ .

(٣٠) اعتمدنا في تقديرات اسكان المقابر على ما أورده جمال جمدان في دراسة عن شخصية مصر الحضرية ، مصدر سابق ، ص ٣٥٦ .

(٣١) نجد تفصيلاً لأولى حول أوضاع سكن المقابر ولعش في مدينة القاهرة في : متى السيد حافظ عبد الرحمن ، أزمة الاسكان كمشكلة لاجتماعية : عرلمها وأثارها . دراسة ميدانية في مدينة القاهرة ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، قسم الاجتماع ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، ١٩٨٤ .

(٣٢) ميلاد حنا ، الاسكان مصيدة للتنمية ..... مصدر سابق ، ص ١٨ . وعلى مبيال المثال نجد تحليلاً للاسكان في العالم الثالث في المصدر التالي :  
- Peter Lloyd, Slums of Hope ? Shanty Towns of the Third World Manchester University Press, London, 1971.

ولعل أهم أعراض أزمة الإسكان الطاحنة ، ان العاصمة أصبحت بيئة طافحة طاردة للسكان والإنتاج . فعلى مبدئ المثال فان الشركات الأجنبية التي استجابت لسياسة الانفتاح الاقتصادي مؤخرًا ، عجزت أحيانًا عن أن تجد لنفسها مقارًا ومواقع في العاصمة . أما الطبقات الفقيرة من أبناء المدينة فقد تكثفت في مدن الصفيح والعشش على الأطراف أو حتى في بعض مناطق القلب (٣٦) . ومن ناحية أخرى فقد عمل الانفتاح الاقتصادي على انعاش بعض الفئات الاجتماعية الجديدة ، أمثالًا كبيرًا ، فقد اظهرت الشريحة العليا في جناحها العقاري ( المقاولات ) رغبة قوية في استثمار أموالها ، في مجالات البناء ذات العائد المضمون ، فجاء الاهتمام ببناء مسكن فاخر ، وعرضها للبيع كسيلة في السوق للتجاري .

لقد خلفت شركات الانفتاح الاقتصادي ومشروعاته طلبًا على الإسكان الخاص الفاخر ، والإسكان الإداري وخالصة في المدن الكبرى مما دفع بهذه الفئة إلى الاستثمار في هذا النوع من الإسكان ليس فقط لمواجهة الطلب الموجود بالفعل ، ولكن أيضا توقعًا لزيادة الطلب على مثل النوع من الإسكان في المستقبل (٣٧) .

لقد جاء انشاء الضواحي الجديدة ، والصناعات الجديدة على أطراف المدينة ليعضف إلى المشكلة إبعادًا خطيرة للغاية ، فمثلا معظم سكان مدينة نصر يعملون في قلب القاهرة ، في حين يعمل بها سكان لحياء متفرقة من العاصمة . أسوأ من هذا أيضا نجده في منطقة حلوان ، حيث تخلف الإسكان المعالي عن التصنيع السريع كثيف العمالة فإذا بها قلعة صناعية كبرى دون إسكان عالى ، أو مدينة عمالية خاصة والنتيجة أن نسبة كبيرة من عمالها من سكان القاهرة ينتقلون بينهما يوميًا . ان معادلة ( ملاجه ) فرص العمل مع فرص السكن ، هي خطوة أساسية للوصول إلى مركز عمران صناعية حقيقية (٣٨) .

ويتقضى الأمر هنا ان نأخذ تلك الدور المغفود لبعض المدن الجديدة الأخرى في مصر ( ٦ أكتوبر ، العبور ، مدينة بدر ، الأمل ) وهي لا تبعد كثيرا عن العاصمة ، قصد منها ان تكون محلا للعمل لبعض سكانها على ان يحمل البعض الآخر من السكان خارج نطاق هذه المدن . وما يضاعف من هذه الأزمة غياب التنسيق في التخطيط بين مواقع السكن والعمل ، خاصة السكن والصناعة . فندبة كبيرة جدا من سكان العاصمة يعملون حيث يسكن الآخرون ، ويسكنون حيث يعمل الآخرون مما يعقد تيارات الرحلة إلى العمل ، ويبدد الجهد والوقت ويضاعف الضغط على قلب المدينة التي تغتر من الناحية الأخرى لى الطرق الدائرية الكاملة (٣٩) .

وهناك نوعية أخرى من المدن الجديدة لاتعدو ان تكون توابيع للعاصمة ، أو هي أشبه بالضواحي ( ١٥ مايو ، السلام وغيزميا ) تقتصر إلى فرص عمل حقيقية ، ومن ثم فهي مدن سكنية في العمل الأول ، أو هي منامة جديدة لبعض العاملين بالعاصمة قصد بها تخفيف حدة أزمة الإسكان بها ، ويحتكم على سكانها أن يتطوع رحلة عمل يومية من مقر السكن إلى مقر العمل . وبطبيعة الحال كلما كانت مواقع العمل بعيدة عن سكان هذه المدن ، كلما ، ازداد للتكسب والاختناق من خلال الرحلات اليومية لهم من مقر السكن للعمل ذهابا وعودة (٤٠) .

ان الفهم الأمثل لدور هذه المدن الجديدة في مصر لا يستقيم دون الاهتمام بباقي المناطق الأخرى ( الرادى ) المستقبلية للسكان . ان الدور الحقيقي لهذه المدن والمراكز العمرانية يتمثل أساسا في الحد من التكدس السكاني والتخفيف من معدلاته المتزايدة ، ولعل ذلك يقتضى بالضرورة وقف ( لحد من ) موجات الهجرة إلى مناطق التكدس من جنوب الدلتا ومناطق الصعيد . فأن تكون القاهرة مركز طرد مالم يقابلها في مناطق أخرى مركز جذب ، وهذه خطوة لائقل في أهميتها عن انشاء المراكز العمرانية للجديدة ، ويجب ان تتم معها جنبا إلى جنب .

بذفنا الفهم السابق إلى الاهتمام بتنمية المناطق الريفية ، وخصوصا تلك التي يتضح لها تمثل مناطق طرد إلى المدن ، فهي غالبا ما تكون الباعثة على هجرة القوى العاملة من الريف إلى المدن . وقد اتضح من التجربة أن أى استثمار يوفر للتنمية القروية هو فى الواقع أقلل لحجم أكبر ، تفرض نفسها في المدن . وليس من الضروري أن تعمل الدولة على انشاء مراكز حضرية جديدة تماما ، خاصة اذا كانت إمكاناتها المادية تحول دون ذلك (٤١) . إذ يبدو تدعيم المدن الاقليمية القائمة حلا مقبولا اذا ما اردنا تصفية مشاكل المدن الكبرى والعواصم . ولا يمكن تحقيق ذلك كله الا من خلال النهوض بالمناطق الريفية . ان تجاهل علم الاجتماع لهذه الحقيقة البائبة كان سببا في

(٣٣) جمال حمدان ( المصدر السابق ) ص ٣٥٦  
انظر ايضا : مينا زينون ، الانفتاح الاقتصادي ومشكلة الإسكان ، في : جودة عبد الخالق (محرر) ، الانفتاح : الجذور .....، لخصاص ....  
المستقبل ، القاهرة ، المركز القومي للبحث والنشر ، ١٩٨٣ ، ص ٤١٧/٤١٥

(٣٤) انظر : محمد حافظ ، الملامح الاساسية للنظام الاجتماعي في مصر في ظل الانفتاح الاقتصادي ، ندوة النظام الاجتماعي العربي ، المعاصر : آثار الثغريات ( ١١-٩ فبراير ١٩٨٥ ) ، جلسة عين شمس ، مركز بحث الشرق الأوسط ١٩٨٥ .

(٣٥) (٣٦) جمال حمدان ، المصدر السابق ، ص ٣٥٨ .

(٣٧) شريف عبد (تحقيق) ، المدن الجديدة لماذا ؟ في : الأهرام للقاهرة ، ١٩٨٥/٦/١٦ ، ص ٩ .

(٣٨) ميلاد حنا ، الإسكان مصيدة للتنمية ، مصدر سابق ، ص ٢١ .

التشخيص الخاطئ لمشكلات القرية والمدنية على السواء . ولعل الوقت مازال متاحا لتدارك هذه المواقف المتدهورة من أجل مستقبل أفضل لكل من مناطق الطرد والجلبب معا (٣٩) .

تذهب بعض التقديرات الحالية إلى أن عدد سكان القاهرة يزداد بمقدار ٣٥٠ ألف نسمة سنويا وإن عدد سكانها في عام ١٩٨٥ يقارب ١٢ مليون نسمة . وإن نمية السيارات الخاصة تزداد بنسبة ١٧٪ سنويا ، وهذا يعني مضاعفة عدد السيارات كل ٤ أو ٥ سنوات وقد قدرت ملكية السيارات بأنها ٦ سيارات لكل ١٠٠ فرد . ولعل ذلك يسمح لنا بتقوّل جانب آخر من مشكلات العاصمة ، وأعني به مشكلة النقل والمواصلات .

يمكن بلورة أسباب المشكلة بأخصار في تزايد حجم الحركة نتيجة للزيادة السكانية من جهة ، وزيادة عدد ومتوسط رحلات الأفراد في القاهرة من جهة ثانية ، وبضائع من المشكلة ويفجرها - الزيادة الكبيرة في ملكية السيارات الخاصة والتي ترتفع بمعدلات متزايدة السرعة وصلت إلى حوالي ٢٢٪ سنويا خلال الفترة من ١٩٧٦ - ١٩٧٩ . وإذا كان تزايد ملكية السيارات الخاصة ظاهرة صحية ، وتطور طبيعي يرتبط بارتفاع المستويات الاقتصادية والتغيرات الاقتصادية والاجتماعية في مجتمع معين ، إلا أنه مما يبعث على التساؤل مدى ارتباط ملكية السيارة الخاصة في مصر بمثل هذه الظاهرة الاقتصادية والاجتماعية خاصة إذا علمنا أن الغالبية العظمى من أصحاب السيارات الخاصة بالقاهرة يمتلكونها أساسا لاستخدامها للرحلة من وإلى العمل ، ويرجع هذا في معظم الأحيان لانخفاض مستوى خدمة النقل العام - بالمقارنة بالنقل الخاص - بل لعدم توافره بشكل يسمح باستخدامه بطريقة تحفظ للأمن المصري كرامته ، وخاصة بالنسبة للنساء العاملات واللاتي يزداد عددهن منه بعد أخرى ( تبلغ نسبة النساء العاملات حوالي ٧٪ من مجموع نساء القاهرة ، ومن المنتظر أن ترتفع هذه النسبة إلى حوالي ٢٠٪ في المستقبل المنظور ) (٤٠) .

ويقدر عدد السيارات اليوم بالقاهرة الكبرى بنحو نصف مليون سيارة ، أي أقل نوعا من نصف عددها بالقطر (١,٢ مليون) . أضف إلى هذا عشرات الآلاف يقذف بها الانفتاح كل سنة منذ بدأ ، لتزداد الطرق اكتظاظا واختناقا ولتبدو المدينة في النهاية كغابة من الممرات وسط بحر من العربات (٤١) .

وتزدى الزيادة في ملكية السيارات لخاصة لطول وزيادة فترات الذروة في حركة المرور وطول الطوابير والاختناقات بالطرق الطوال ، ويظهر ذلك بوضوح في وسط العاصمة وعند المداخل المؤدية لها وشبكة الطرق المحيطة بها .

وقد خلقت الزيادة في ملكية السيارات الخاصة أيضا مشاكل الانتظار بمنطقة وسط المدينة ، حيث يقدر عدد الأماكن المستخدمة للانتظار في منطقة وسط المدينة حسب آخر التقديرات بنحو ٢٥ ألف مكان منها ١٠ آلاف مكان في المنوع هذا فضلا عما خلقت هذه الزيادة ( أي زيادة ملكية السيارات الخاصة ) إلى تضخم مشكلات المعشاة وعدم توافر الأرصفة الكافية .

لقد أصبح الخروج من قلب القاهرة إلى أطرافها عن طريق السويس أو الإسماعيلية مثلا سهلا وأسرع من الوصول من تلك الأطراف إلى السويس أو الإسماعيلية نضيفهما . تماما مثلما أصبح الوصول إلى مطار القاهرة أشق وأبطأ من الوصول بالطائرة منه إلى اسوان وربما الخرطوم أو بيروت .

والسبب في هذا كله ببساطة أن هناك مكانا أكثر من وسائل النقل ، ووسائل نقل أكثر من طاقة الطرق ، وطاقة الطرق قاصرة لأن القاهرة الحديثة لم تخطط في القرن الماضي لمصر النقل الميكانيكي . ومن هنا لا غرابة في ذلك ولا تمد زيادة وحدات المواصلات الحديثة حلا للمشكلة بقدر ما هي تضاعفها إذ تكاد زيادة أعدادها تتناسب الآن عكسيا مع سرعة حركتها وبسولة تدفقها (٤٢) .

لقد استمدت هذه الأعداد المتزايدة من السيارات للخاصة ، ضرورتا بعينها ويؤثر للضغط لصالح توظيفات للموارد تخدم المصلحة المطلوبة في حركة السيارات ، فكان بناء الكباري العلوية والمزيد منها هو الارتباط الجلي بين التيسيرات الجمركية ، والتوظيفات المحددة والطريقة للموارد الاقتصادية ( تحديد تسليح - لأشباب - أسمنت - عمالة .. الخ ) كل هذه وغيرها كان من الممكن أن توجه لصالح توظيفات أخرى لحل أزمة الأماكن وإيجاد مسكن ملائم لمساكني التبور الذين تجاوزوا مائة ألف أسرة ، بدلا من الصراخ حول لعدم الموارد والإمكانات لاقتحام مشكلة السكان التي باتت أحدهم محاور الفساد الأخلاقي والانحراف الاجتماعي في مصر المعاصرة (٤٣) .

(٣٩) السيد المسيحي ، المدينة ..... مصدر سابق ص ٣٣٥ .

انظر أيضا : محمود الكردي - المدينة المصرية : مشكلاتها وظواهرها .... مصدر سابق ص ١٨ .

(٤٠) سعد الدين حمادي ، حل مشكلة المرور بالقاهرة في الأم القصور ، الأهرام الاقتصادية ، القاهرة ، مؤسسة الإهرام ، ٧٠٢ ، يونيو ١٩٨٢ ، ص ٣٥ .

(٤١) جمال محتل شفصية مصر ، ج ٤ ، مصدر سابق ص ٣٥٧ .

(٤٢) جمال محتل ، مصدر سابق ص ٣٥٧ .

(٤٣) عبد الخالق فاروق حسن : الآثار الاقتصادية للانفتاح الاقتصادي ( دراسة في نسق القيم والمفاهيم ) ، في : شئون عربية ، العدد ٤٩ جامعة الدول العربية ، تونس ، نوفمبر ، ١٩٨١ ، ص ١١ .

لقد خلصت شعبة المواصلات المنبثقة عن مجلس الانتاج في دراستها لمشاكل نقل الركاب في القاهرة الكبرى ، إلى ضرورة التركيز على خدمات النقل العام ووسائل انتقال الجماهير بدلا من الاستثمار في الطرق العلوية لصالح اصحاب السيارات الخاصة الذين لا يتجاوز نسبهم ١٠٪ من سكان العاصمة . (٤٤)

ولعل الحديث عن السيارات الخاصة يدفعنا ايضا إلى الحديث عن التكلفة الاقتصادية والاجتماعية التي يتحملها المجتمع نتيجة الإبطاء ( تعقيدات المرور ) وما ينتج عنه من ضياع آلاف ساعات العمل وتدمير طاقات المجتمع وثرواته ، فبالإضافة للحجم الأكبر للازم لنقل الفرد ، فهناك المشكلة الأخطر لانتظار السيارات الخاصة في بعض الامكن ذات الأهمية الخاصة في منطقة قلب المدينة لفترات كثيرا ما تمتد ليوم عمل كامل ، كما ينضج من نظرة مريضة للعدد المتزايد من السيارات الخاصة المغطاة والواقفة على جانبي شوارع منطقة قلب المدينة . وهو ما تقدر تكلفته للسيارة الواحدة بحوالي ١٠٠٠ جنيه سنويا . (٤٥)

وتجدر الإشارة في هذا الصدد ايضا إلى مدى التكلفة الاقتصادية التي تتحملها هيئة النقل العام نتيجة لتعقيدات المرور التي يسببها استخدام السيارات الخاصة ، فبينما زاد عدد السيارات العاملة بالهيئة من ١٣١٥ سيارة عام ١٩٧٢ إلى ١٣٩٠ سيارة عام ١٩٨١ ، وانخفض عدد الادوار المتطورة من ١٩٢١٦ دورا عام ١٩٧٢ إلى ١٦٠٧٠ عام ١٩٨١ . وانخفضت السرعة الفعالة من ١٨/٣ كم / ساعة إلى ١٦/٨ كم / ساعة وزاد زمن الدورة من ٥٧ دقيقة إلى ٧٨ دقيقة اي اصبحنا نحصل على انتاج اقل بتكلفة اعلى . (٤٦)

ومثال آخر على التكلفة الاقتصادية الباهظة التي يتحملها المجتمع سنويا نتيجة لعدم توافر نقل عام مناسب ، واضطراب كثير من المنشآت الحكومية والخاصة لتمتلك أسطولا لنقل العاملين بها يمثل طاقات انتاجية عاطلة معظم الوقت ، ويعمل لفترات محدودة خلال اليوم ، ويمثل توظيفا لجزء متزايد من رأسمال المشروع في شراء اسطبل لنقل العاملين . ولعل هذا ينضج من ان نسبة وسائل النقل الاجتماعي لاصول الثابتة لعينة من المشروعات المتوطنة في مدينة القاهرة ، زادت ثلاث اضعاف خلال الفترة من ١٩٦٧ حتى ١٩٧٦ ووصلت للنسبة إلى ٧٪ . (٤٧)

وينبغي ان تورط المنظمات في تحمل مسؤولية نقل العاملين بها يرجع بالدرجة الاولى لفشل النقل العام في توفير خدمات نقل مناسبة مما يؤثر على الكفاءة الانتاجية للعاملين . ففتح الحاج وضغط جموع العاملين في الشركات والمنظمات المختلفة ازداد اعتماد الشركات على النقل الخاص ، فبينما كان المرخص من اتوبيسات النقل العام بالقاهرة منذ حوالي عشر سنوات ١٢٢٢ ، كان للمرخص من الاتوبيسات الخاصة - عدى الاتوبيسات السياحية - ٧٤٤ فقط ، اما في عام ١٩٨٠ فقد انقلب الوضع تماما فأصبح عدد الاتوبيسات الخاصة أكثر من ضعف عدد اتوبيسات النقل العام ( ٤٤١٥ مقابل ٢٠٥٧ اتوبيس نقل عام ) . (٤٨)

لقد اوضحت البيانات والاحصاءات ان معدلات نمو حجم الخدمات المقدمة من شركات وهيئات القطاع العام كان محدودا ، مما أصبح محالا لكل من القطاع الخاص وكذلك للمحليات .

وعلى سبيل المثال في اقليم القاهرة الكبرى ( ويشمل محافظات القاهرة وبعض لجزاء من محافظات الجيزة والقليوبية ) لم تعد نسبة الزيادة في عدد الركاب المنقولين بوسائل النقل العام في هذا الاقليم ١٢٫٤٪ للفترة من ١٩٧٠/٦٩ - ١٩٧٩ . ولقد ترتب على ذلك ان انخفاض مستوى نصيب الفرد في اليوم من سكان الاقليم من رحلات للنقل العام من ٥٠٤ من الرحلة عام ١٩٧٠/٦٩ إلى ٥٦٠ من الرحلة عام ١٩٧٩ ينقص نسبته ٩٫٥٪ .

الا ان محدودية نسبة الزيادة في عدد الركاب المنقولين بوسائل النقل العام خلال العشر سنوات الماضية لا تعني محدودية الطلب على خدمة نقل الركاب داخل الاقليم ، التي لابد ان تكون قد زادت لاعتبارات اجتماعية واقتصادية وتعليمية<sup>(٤٩)</sup> . لقد استوعبت هذه الزيادة السيارات المملكية والسيارات الاجرة التي تطورت تطورا كبيرا في الفترة من ١٩٧٢ - ١٩٨٠ بمحافظتي القاهرة والجيزة كما توضحه الارقام والنتيب التالية .

(٤٤) عبد الحلقى فثروق حسن مصدر سابق ص ١٧

(٤٥) سعد الدين عشمري مصدر سابق ، ص ٣٦ .

(٤٦) سعد الدين عشمري ، مصدر سابق ص ٣٦ .

(٤٧) سعد الدين عشمري ، مصدر سابق ، ص ٣٦ .

(٤٨) المصدر السابق ، ص ٣٦ .

(٤٩) المسح الاجتماعي الشامل للمجتمع المصري ، مصدر سابق ص ٥٧١ .

جدول رقم ( ٣ ) الزيادة في المركبات في محافظتي القاهرة والجيزة عن عامي ١٩٧٣ و ١٩٨٠

نوع السيارات	١٩٧٣	١٩٨٠	نسبة الزيادة %
سيارات ملكية	٨٣.١٧	١٩.٧٢١	١٢٩.٧ %
سيارات الاجرة	١٥٥٩٥	٣٨٦١٠	١٤٧.٦ %

المصدر : للمنتج الاجتماعي الشامل للمجتمع المصري ، سابق ، ص ٥٧١ .

جدول رقم ( ٤ ) مؤشرات الزحام بوسائل النقل العام بالقاهرة

النصيب اليومي	١٩٧٥	١٩٨١/٨٠	التطور %
النصيب اليومي للكيلو متر من الركاب	٨ر٤	٩ر٣	١٠.٣٩ %
النصيب اليومي للسيارة العاملة	١٨٤٨	٢١٠٠	١٣.٦ %

المصدر : للمنتج الاجتماعي الشامل للمجتمع المصري ، مصدر سابق ، ص ٥٧١ .

من الاوفق الآن ان نستعرض بعض التطلعات التي نرى فيها ميلا إلى الخروج من المأرق القاهري . وهو مأرق لم يعد بالامكان عمله حضاريا أو اجتماعيا أو اقتصاديا... الخ . لعل أولى هذه الخطوات في هذا الاطار يتطلب أولا وقف (ضبط) الهجرة إلى القاهرة . وقد تكون هذه القضية قد استهلك على كثرة ما ترددت ، بيد انها في واقع الامر هي القضية الام . ان ذلك يعني ان ضبط الخروج الريفي لئله يستدعي أولا ضبط النمو العاصمي والحد منه . عابنا ان تحول مدنا وعواصمنا الاقليمية إلى اقباط للتنمية الاقليمية ، فعالة مؤثرة تعمل كمفناطيس مضاد لجاذبية العاصمة . باختصار تنقل للعاصمة اغني وظلها وخمسائها ومراقها ومزاياها - إلى الريف .

وتجدر الإشارة هنا إلى اعادة النظر في سياسات انشاء المدن الجديدة حول العاصمة اعني المدن التوابع ، والتي تحولت في واقع الأمر إلى ضواحي أو توابع ضخمة ، أو هي بالفعل في بعض الاحيان (مدن نوم) Dormitory Towns على اطراف المجتمع العاصمي . ليس المطلوب ان ان تحيط بالقاهرة كوكبة من المدن الجديدة حتى لا تنفجر على نفسها من الداخل ، لكن المطلوب من القاهرة ان تكون بلا مدن جديدة على الاطلاق . اننا ندعو إلى تفريغ جانب كبير من السكان بعيدا عن العاصمة ، تصفية المركزية العاصمية واعادة توزيع القيم الاقليمية في شبكة متكافئة حضاريا وشريا واقتصاديا ، ان ذلك وحده هو السبيل إلى اعادة توزيع السكان والكثافة السكانية في مصر واعادة رسم خريطتها .

ولعل التوسع في تطبيق نظام الادارة المحلية في المدن الصغيرة في مصر يتيح لها ان تصبح أكثر اجتذابا للسكان في المستقبل ، اذا ما توفر لها مزيد من الخدمات والنشاطات الادارية . ان ذلك يعني بطبيعة الحال اعادة النظر في التوزيع السكاني للمؤسسات التطعيمية والتربوية والصحية... الخ . على نحو يضمن العدالة الاقليمية ( اي بين الاقاليم المختلفة ) ، وبمصح بتوزيع اعباء المركزية العاصمية ، ويعمل على حل كثير من المشكلات بالعاصمة والمدن المختلفة .

ان اعادة التوزيع الحضري لتصفيه الكثير من مشكلات العاصمة والمدن الاخرى المقضخمة ، بحيث تصبح العواصم الاقليمية ومبيلة لارسام الاسس الحضارية لاقاليم الدول المختلفة . ولا يمكن تحقيق ذلك كله الا من خلال النهوض بالمناطق الريفية وتنميتها . ومن هنا تبدو التنمية الريفية هي المدخل الحقيقي للتنمية الحضرية . ان تأكيد هذه الحقيقة البنائية خليك ان يدفع بنا إلى مصاف التشخيص الموضوعي لمشكلات المدينة والقرية على السواء .

لما عن الدعوى حول البحث عن (عاصمة جديدة لمصر ) تكون مركز ثقل جديد للمجتمع المصري تنقل إليها الاجهزة الحكومية من الوزارت المختلفة... الخ . فهي بالامس دعوى باطلة ، فمشكلات القاهرة ليست نابعة من موقعها كعاصمة ، بقدر ما هي راجعة

إلى تجاوزات الحجم - ونحن نتفق في ذلك (مع جمال حمدان) في أن الحل الملميع لا يتمثل في نقل بعض الوزارات ( كاملة وكلية ) إلى مواقع أخرى أكثر مناسبة لوظيفتها ، كمدينة المادانات ، لوزارة التعمير والمدن الجديدة ، أو حتى بإنشاء عاصمة جديدة خارج كردون المدينة ، فهذا فهم خاطيء ومقلوب تماما لكل من وظيفة الحكومة واعادة توزيع جهازها الإداري على السواء .

أن العلاج الشامل للأسكان في مصر ، يجب أن يبدأ بتوفير السكن أولا للطبقات ذات الدخل المحدود ... وهو ليس مجرد تفكير اشتراكي أو انساني ... بل هو ضرورة اقتصادية لتوفير القدرة على حل المشكلة التكملة لأسكان القاهرة والتي يمكن أن توفر بها مأوى لكل المستويات من العامل حتى شركات الاستثمار والسياحة - يدخل في ذلك أيضا أن إتاحة الفرصة لكافة القطاعات ( عام - خاص - تعاوني - ) للمساهمة في حل المشكلة بتوفير التسهيلات والامتيازات المتساوية وعدم تفضيل قطاع على آخر في ضوء ضوابط محدودة منعاً للاستغلال والسوق السوداء . إلا أن الاهتمام بالأسكان الشعبي أو الجماهيري كقضية تمس الفئات العريضة من المجتمع المصري ، إلى جانب توفير المرافق الأساسية اللازمة لهذا النوع من الأسكان مع رفع كفاءة أدائها الوظيفي ... الخ . تعد مدخلا أساسيا لتبادل مشكلات السكن في مدينة القاهرة .

جدول رقم (٥)  
نصيب للقاهرة % في بعض عناصر الإنتاج في الاستهلاك  
والخدمات ( ١٩٦٨ )

النسبة	%
المنتجات الصناعية ( ١٠ عمال فأكثر )	٤٢
الصناعات الكبرى	٣٠ - ٢٧
صناعات الصناعات	٤٠
رأس المال الصناعية	٢٦
الأطباء	٣٣,٧
المحال التجارية (جملة/ قطاع خاص)	٢٤,١
الصناعات	٣٥,٩
المؤهلات العالية	٥٧,٧
وسائل النقل الميكانيكي	٦٠
المباني الخاصة	٥٥
التكسي	٤٠
الاتوبيسات	٤٥
الاوريات	٣٨
الموتوسيكلات	٥٧
عدد التليفونات	٥٧
القوة الشرائية	٣٢

★ الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء .



ان مشكلات المرور بالقاهرة تكمن حلولها في الاساس عن طريق تحسين وسائل المواصلات العامة والحد من استيراد السيارات الخاصة . او الاستفادة من الاستثمارات الضخمة التي ترصد للكباري في تنمية المدن الجديدة حتى تخفف الضغط السكاني عن القاهرة . صحيح ان بناء الكباري العلوية قد يحقق فائدة ملموسة في تسهيل حركة المرور ولكنها مع ذلك لا تخدم المصالح الاجتماعية للفئات العريضة من المجتمع المصري سواء التي تعيش غالبيتها خارج القاهرة ، أو حتى تعيش في القاهرة ولا تمتلك سيارات خاصة ، ان اعتماد الحكومة المتزايد بانشاء الكباري هو في المحل الاول خدمة لطبقة لاصحاب السيارات الخاصة . هذا علاوة على ان انشاء هذه الكباري يتنافس مباشرة مع الاسكان الشعبي من حيث يخصص لها (أي الكباري) وبطريقة ميسرة ، مواد البناء الرئيسية .

ان مشكلة النقل والمرور بالقاهرة لا ترجع اساسا لقصور الامكانيات ، بقدر ما هي حصيلة سواء استخدام الامكانيات المتاحة وعدم تحقيق النقل العام لما انيط به في ظل تخطيط علمي شامل .

### جدول رقم (٦) السكان والكثافة السكانية في القاهرة والجمهورية ( سنوات مختلفة )

المساحات	عدد سكان القاهرة (بالالف)	كثافة السكان بالقاهرة (نسبة/ كم ٢)	كثافة السكان بالجمهورية (نسبة/ كم ٢) للمساحات المأهولة
١٩٢٧	١٠٧١	٦٥٨٤	٤١٠
١٩٣٧	١٣١٠	٧٩٥٧	٤٦٦
١٩٤٧	٢٧٦	١٧٠٤	٥٤٦
١٩٦٠	٣٣٤٩	٥٦٣٤	٦٣٣
١٩٦٦	٤٢٢٠	١٩٥٩٤	٨٤٥
١٩٧٦	٥٠٨٤	٢٣٧٤٧	٦٩٥
أغسطس ١٩٧٨	٥٢٩١	٢٤٧٠١	٧٢٧
يناير ١٩٧٩	٥٣٥٥	٢٥٠٠٠	٧٣٦
يونيو ١٩٧٩	٥٤١٤	٢٥٢٧٥	٧٤٥
أبريل ١٩٨٠	٥٥١٢	٢٥٧٣٣	٧٦٣
يناير ١٩٨١	٥٦٠١	٢٦١٤٨	٧٨١
نوفمبر ١٩٨١	٥٧٠٠	٢٦٦١١	٧٩٩
أكتوبر ١٩٨٢	٥٨٠٣	٢٧٠٩٢	٨١٨
أغسطس ١٩٨٣	٥٨٩٢	٢٧٥٠٧	٨٣٦

المصدر : الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، سكان ج.م.ع ، في ١٩٨٣/٨/٤ ص ١٢ .





جدول رقم (٧)  
الكثافة العمرانية للمباني والوحدات السكنية والكثافة  
السكانية بأحياء مدينة القاهرة تعداد ١٩٧٦ \*

الكثافة السكانية فرد/ كم ٢	الوحدات السكنية		المباني		المساحة كم ٢	الأحياء
	الكثافة وحدة سكنية/ كم ٢	عدد	الكثافة مبنى/ كم ٢	عدد		
٣٥٠٩٨	٩٦٤٠	١٦٣٨٨	١٢٠١	٢٠٤١	١٧	الازيكية
١٠٠٩٠٧	١٤٨٧١	٤٠١٥١	٣٦٧٠	٩٩٠٨	٢٧	روض الفرج
٣٤٧٢٩	٨٤٦٠	٤٠٦١٠	٢١٣٣	١٠٢٣٧	٤٨	الجمالية
٢١٢٤٠	٥٢٢٢	٤٤٩٠٨	١٣٧٥	١١٨٢٩	٨٢٦	الخليفة
٥٢٣٥٣	١١٤٤٧	٣٢٠٥١	٢٦٤٨	٧٤١٤	٢٨	الدرب الأحمر
٦٣٧٢٩	١٣٨٥٤	٥٨١٨٦	٣٣٩٧	١٤٢٦٩	٤٢	الزيتون
٦٧٥٠٠	١٣٧٧٧	٨٩٥٥١	٢٦١٤	١٦٩٨٨	٦٥	السلح
٧٢٠٧٤	١٥٨١٦	٥٥٣٥٥	٢٨٨٧	١٠١٠٣	٣٥	السيدة زينب
٢٥٠٧٧	١١٦٠١	٢٣٢٠١	١٢٧٨	٢٥٥٦	٢٠	الظاهر
٧٨٨٥	١٧٩٦	١٢١٧٤١	٧٢٣	٤٩٠٣٥	٦٧٨	المطرية
١٠٦٤٠	٢٦٧٠	٦٧٠٢٣	١٠٢٨	٢٥٧٩٣	٢٥	المعادي
٩٧٣٣٧	٢٣٥٩٨	١٢٥٥٩	٤٦٢٨	٢٧٧٧	٠٢	الموسكى
٢٧٠٩٦	٦٢٦٩	٦٣٣١٢	١٢٣٢	١٣٤٤٦	١٠	مصر القديمة
		٣١١١٤		٥٩٢٩		الواليلي
٧٦٩٢	٥٦٩٤	٦٢٨٣٠	٩٩٣	١٠٤٥٣	١٦٥	حدائق القبة
٦٥٩٠٠	١٥٢٣١	٤١١٢٣	٣٢٤٤	٨٧٦٠	٢٧	بولاق
١٠٠٢٢٥	٢٠١١٣	٢٢١٢٤	٣٧٢٣٢	٤١٠٥	١	باب الشعرية
٤٩٤٠٥	١٢٣٦٥	٧٠٤٦٠	٤٢١٧	٢٤١٦٧	٦٤	حلوان
		٨٦٧٩		٢٨٢٢		التبين
		٢٣٣١٢		٤٨٥١		شبرا
٧٩٥١٧	٨٠٢٣٢	٨٣٠٧٧	٣٤٧٤	٢٠١٦٢	٧٢	الضرابية
٦٥٥٧	٢٦٤١	٢٥٨٤٧	٢٥٠	١٥٠٠	٦٠	قصر النيل
		١٧٧٣٠		٢٨٦٠		مدينة نصر
٩١٠٥	٢٦٢٨	١٦٥٣٦	٣٧٨	٥٣٠٨	٣٢٣	مصر الجديدة
		٣٠٦٠٧		٤٠٢٧		النزهة
٥٥١٧٦	١٦٧١٣	٢٦٧٤١	٢٠٧٩	٣٢٢٦	١٦	عائدين
٢٣٧٣٧	٤٧٨٨	١,١٤٠,٢١٦	١٢٣٥	٢٧٣٦٦٦	٢١٤٢	جملة محافظة القاهرة

\* تم تجميع هذا الجدول من واقع بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، مصادر مختلفة . والجدول نقل عن : منى السيد حافظ ،  
أزمة الإسكان كمسألة اجتماعية ، مصدر مذكور ، ص ٢٢٥ .



## النمو العمراني والحضري ومخططات الاسكان بمدينة القاهرة

دكتور / حامد عبد المصنود عبد الهادي

### ١ - موضوع البحث :

١ - ١ يعتبر النمو الحضري من أهم الظواهر التي يمكن ملاحظتها في المجتمعات النامية بوجه خاص ، والتي ترتبط ارتباطا وثيقا بالتغيرات الاقتصادية والاجتماعية في هذه المجتمعات . والمقصود بالنمو الحضري زيادة سكان المجتمع الذين يعيشون في المناطق الحضرية ، وخاصة في المدن الكبرى . ويرتبط مفهوم النمو الحضري - تاريخيا بنشوء التجمعات الحضرية التي يطلق عليها اصطلاح المدينة ، وما يتصل بذلك من ظواهر تتمثل في الاستقرار السكاني ، وتحرر نسبة من السكان من العمل في الزراعة ، وتوفير مستوى تقني معين ، يعتمد على استعمال المعادن والالات بدلا من الأدوات البدائية ، كذلك ظهور نوع جديد من التنظيم والضبط الاجتماعي لم يعرفه المجتمع الزراعي من قبل .

لقد كان عالما العربي غنيا بالمدن منذ القدم ، وذلك باعتباره مهد كثير من الحضارات ، فقد نشأت على أرضه مدن كثيرة مثل طيبة وقرطاجة وبعلبك ، ومكة والمدينة وبمشق وبغداد والقاهرة ، وغيرها من المدن العربية ، وكل منها تمثل عصرا من عصور الحضارات التي ظهرت في هذه المنطقة من العالم . أما في العصر الحاضر فقد زادت المدن كماً وكيفا ، وتنوعت أنماطها وزادت كثافة السكان بها ، بل إن كثيرا من مناطق الوطن العربي تمر الآن بمرحلة معينة من النمو الحضري السريع ، بحيث نلاحظ معدل النمو السكاني في المناطق الحضرية أكبر بكثير من معدلها في المناطق الأخرى ، كما أن مجموع سكان المناطق الحضرية في نمو مطرد .

١ - ٢ وثمة عوامل متعددة يمكن اعتبارها ذات تأثير في عملية النمو السكاني ، منها الزيادة الطبيعية الناتجة عن الفروق الواضحة بين معدل المواليد ومعدل الوفيات ، ومنها الهجرة الداخلية بدوافعها الاقتصادية والاجتماعية والتي تعتبر عنصرا أساسيا من عناصر دراسة النمو الحضري ، لما لها من آثار اقتصادية واجتماعية سواء منها المفيدة والضارة . وهذا العامل له أهمية خاصة في المجتمعات العربية نظرا للتطور السريع في توزيع السكان بين الريف والحضر ، ومنها كذلك التصنيع لما له من صلة واضحة بالحضر ، ومنها الهجرة الخارجية من البلدان الأجنبية وما يرتبط بها من آثار اجتماعية وثقافية هامة .

١ - ٣ ولقد صاحبت عملية النمو السكاني في المناطق الحضرية انماط من المشكلات الاقتصادية والاجتماعية التي يتعرض لها سكان المدن ، منها التباين في مستويات المعيشة نظرا لطبيعة اقتصاديات الإنتاج الحضري ، وما يرتبط به من تنوع مهني وتعليمي وتأهيلي ، وما يقتضيه ذلك من مواصفات معينة على شاغلي الوظائف والمراكز الاجتماعية والاقتصادية ، ومدى توفر فرص العمل مما ينعكس أثره على التوزيع المهني للسكان الحضريين أنفسهم . ومنها كذلك التكدس السكاني في السكن الحضري ، ومنها المشكلات المتصلة بالاسكان ، وما ينشأ عنها من آثار في التعليم ، والمواصلات والصحة العامة ، ومنها التباين الثقافي والاجتماعي الذي يبدو واضحا بين المهاجرين - خاصة الوافدين من البلدان الأجنبية - وبين غيرهم من السكان الاصليين ، ومنها مشكلات الجريمة والانحراف ، وغير ذلك من المشكلات السكانية والاقتصادية والاجتماعية .

### ٢ - أهداف البحث :

١ - ٢ وفي ضوء أهداف هذا المؤتمر العلمي الذي يمالح للنمو العمراني الحضري ومشاكله في المدن العربية ، يهدف البحث إلى تحليل ظاهرة النمو الحضري وأثر ذلك في النمو السكاني في المناطق الحضرية ، وما يتصل به من مشكلات اسكانية ، في مدينة القاهرة . وبالتالي سوف يركز البحث على تحليل المشكلات الاسكانية الناشئة عن الهجرة الداخلية في مدن القاهرة حيث زادت حدة هذه المشكلة في العقود الحديثة .

وفي سبيل تحقيق ذلك ينصب التحليل على التعرف على مشكلات الاسكان في الدول النامية بوجه عام . وطبيعة عملية الاستثمار في هذا القطاع الهام ، ونوعية المائد فيه سواء كان علنا<sup>١</sup> اجتماعيا ، أو علنا<sup>٢</sup> اقتصاديا . والمعاد الاجتماعي يتجاوز قضية الربح كمعاد

اقتصادي إلى الاهتمام بتحليل الجانب الإنساني في توفر المسكن الصحي الملائم ، وآثار ذلك على حياة الأسرة من جهة ، والفرق من جهة أخرى . وكذلك التعرض لدور البحوث الاجتماعية في معالجة هذه المشكلة .

٢ - ٢ ويهدف البحث إلى تحليل العلاقة بين النمو السكاني وعدد المساكن المناسبة ، والظواهر التي تراكب زيادة الطلب على المساكن والتي تسهم في حثها وخاصة ارتفاع سعر الأراضي الصالحة للسكان ، وانخفاض مستوى الدخل ، وضعف معدل الأعمار الموجه إلى الاستثمار الإسكاني ، والمشكلات التي تواجه صناعة البناء ؛ سواء في مجال التصميم أو التنفيذ أو الأبحاث الخاصة بالبناء والمشكلات المترتبة على استخدام التخطيط العمراني السليم ، ومشكلات النظافة العامة ، والمشاكل الإدارية في الإسكان العالم بوجه خاص .

٢ - ٣ وكما أشرنا سيتناول البحث هذه الظواهر الإسكانية بالتطبيق على مدينة القاهرة ، حيث يركز التحليل الاجتماعي على طبيعة النمو الحضري للممراني للمدينة وعوامله سواء من حيث الهجرة إليها ، أو التركيز في مجال التصنيع والخدمات ، أو المركزية الإدارية والمباسبية . ويتعرض البحث بالتحليل لمشاكل الإسكان المرتبطة بهذه الظواهر ، ومنها التزاحم السكاني ، وعدم التوازن الحضري ومشروعات الإسكان غير المتكامل والاتجاه إلى تخفيض مساحة الوحدة السكنية والأحياء القديمة ونقص الصيانة في مشروعات الإسكان الحالية ، وعدم الاهتمام بضائع النزل ، وفقدان التخطيط الشامل وتشريعات الإسكان وتناكجها .

٢ - ٤ كذلك يهدف البحث إلى استكشاف بعض وسائل علاج مشكلات الإسكان الحضري في هذه المدينة موضوع البحث ، كالتخطيط الشامل للمدينة ، ووسائل مواجهة تيار الهجرة من الريف إلى المدن ، وأساليب ترشيد الإسكان . والأسكان الاقتصادي ؛ كتخفيض تكاليف أراضي البناء وتنظيم أساليب التمويل وإنشاء المدن الجديدة خارج المدينة في المناطق غير الزراعية وأساليب مواجهة تيار الهجرة ، وتنظيم الإنتاج الإسكاني بوجه عام في مدينة القاهرة .

### ٣ . منهج البحث :

يعتبر هذا البحث من البحوث الوصفية التحليلية ، التي تهدف إلى محاولة للكشف عن أبعاد المشكلة موضوع البحث ومناقشة جوانبها المتعددة وذلك بهدف الوصول إلى تشخيص متكامل ، لها واستنباط أسبابها ونتائجها وأساليب مواجهتها . أما من حيث الأسلوب المستخدم في هذا البحث فقد اعتمد على الأسلوب الكيفي في التحليل الذي يعتمد كذلك على أسس كيفية وكيفية . وقد تم وضع التصميم الهيكلي للبحث على الأسس التالية :

١ - ٣ وضع إطار تصوري عام للمشكلة يتناول بالتحليل العوامل الاجتماعية والاقتصادية والفنية لها ، واعتبار هذا الإطار موجهًا لتحليل المشكلة ودراساتها في مدينة القاهرة . وقد اعتمد الباحث فيه على مصادر سبق أن تعرضت لجوانب التحليل لهذه المشكلة . ٢ - ٣ تحليل أبعاد النمو العمراني الحضري وعوامله في مدينة القاهرة . وقد استند البحث إلى دراسات سابقة حول هذا الموضوع . ٣ - ٣ تضمن البحث كذلك تحليلًا علميًا لمضمون الدراسات والتقارير وآراء الخبراء والمختصين والممولين عن الإسكان ، ووضع ذلك في إطار علمي متكامل ، تم فيه تحليل مشكلة الإسكان في مدينة القاهرة ، وعواملها وشدة الطلب عليها ، كما تعرض للبحث لمجموعة من الحلول المقترحة لهذه المشكلة .

١ - ٤ يعتبر الباحث أن هذا البحث - المقدم إلى المؤتمر المقرر - مقدمة لدراسة ميدانية واسعة يرجو أن يفتح له لجرأه في المستقبل ( إن شاء الله ) .

٢ - ٥ اعتمد البحث على مصادر حديثة تم فيها نشر التقارير والآراء في فترة إجراء البحث ، وقد فرض هذا الاتجاه للتجوء إلى ما نشر ببعض الصحف والمجلات ، حيث دار النقاش فيها حول الموضوع من الأطراف المتعددة ، وهذا الأمر له ما يبرره منطقياً وعلمياً .

### ٤ . الإطار التصوري للمشكلة :

من الظواهر التي تلاحظ في الوقت الحاضر في المجتمعات النامية بوجه عام أن المسكن يعد من أهم المبادئ التي تتجه إليها اهتمامات المخططين الاجتماعيين والاقتصاديين ، وذلك لما للمسكن من أهمية كبيرة في حياة الإنسان . ومن الملاحظ أن كثيراً من هذه المجتمعات لم تتمكن من أن تقدم الحلول الفعالة لهذه المشكلة الهامة وذلك ( بسبب طبيعة المساعدات والقروض التي تقدمها الدول الغنية وحتى المنظمات الدولية ، وذلك بسبب ضالة المائد من هذا القطاع ، ولا زالت دول كثيرة تواجه مشكلة الإسكان ولم يعد الإسكان يعني تقديم مسكن للإنسان أيًا كانت صفاته ... إن الإسكان اليوم يعني حياة اجتماعية تعكس مدى الاهتمام بالإنسان وحقه في العيش في إطار موارده ، ونشاطاته الاقتصادية<sup>(١)</sup> ) .

١ - ٤ وعلى الرغم مما حققته البشرية من التقدم في الميادين الصناعية والتربوية والعلمية إلا أن الكثير من أفراد الجنس البشري - وخاصة في المجتمعات النامية - لا يتوفر لهم حتى الآن ذلك المأوى الذي يحق لهم الحصول عليه ، وتزداد هذه المشكلة حدة في المدن ،

(١) انظر : الموسى ، عبد الرسول علي ، الإسكان ومفهوم التخطيط الإسكاني ، الأجل ١٩٨٥ م ص ص ٧ - ٨ .

حيث يشهد الاكتظاظ السكاني في المدن بسبب الهجرة الملحوظة إليها لأسباب عديدة ، وحين يزدح الريفيون في اتجاه المدينة ؛ فانهم يجدون أن الأرض قد أصبحت مجزأة إلى قطع للشراء . كما أنهم لم يعودوا يستطيعون بناء منازلهم بأنفسهم حتى لو توفرت لهم قطعة الأرض اللازمة ، لذلك لا بد من شراء مواد للبناء بالإضافة إلى تحكم القوانين والتشريعات في طريق البناء ومواصفاته ومكانه وبالتالي يتطلب شراء المنزل أو استجاره دخلاً مضموناً من عمل ثابت .<sup>(٢)</sup>

٤ - ٢ أدى هذا إلى زيادة الطلب على المساكن وبالتالي إلى ارتفاع قيمة السكن ، سواء في تلك الأرض ومواد البناء والابحار المطلوب مقابل الانتفاع بالسكن وكان من نتائج هذه الظاهرة كذلك ضعف الأقبال على إنشاء المساكن الملائمة وبالتالي إلى اضطراب المهاجرين إلى الحوش في مساكن يقيمونها بأنفسهم من أكواخ أو منازل تقام بمواد غير ملائمة ، ومن هنا نشأت الأحياء الفقيرة التي تتكون عادة من أكواخ أو منازل مهمجة ، أو مأوى لمائة واحدة يجزأ إلى أقسام صغيرة كما أن بعضها يتكون من طبقة واحدة . وتبنى المنازل بهذه الصورة لقلّة التكاليف التي يحتاج إليها . كما أنها يمكن أن توفر دخلاً لمن يديرها ويؤجرها للقاتل العمالية الفقيرة التي تتدفق بكثرة على هذه الأحياء .

ويعود سبب وجود هذه الأحياء الفقيرة إلى عجز البلدان التي تقوم فيها عن إنشاء مساكن ملائمة بقوى العمال على دفع أجورها . وفي هذه الأحياء الفقيرة تبدو مشاكل عديدة إلى جانب الاكتظاظ السكاني ، وارتفاع متوسط السكان بالنسبة للترفة الواحدة ، ومنها مشاكل المياه والأضواء وعدم التهوية ، والتخلص من الفضلات وبالتالي يتعرض الأتمان لخطر الجراثيم والتلوث . كذلك تعاني هذه الأحياء الفقيرة المكتظة بالسكان من مختلف المشاكل الاجتماعية من بينها ارتفاع نسبة الجريمة وانتشار الأمية والبطالة ، وانخفاض المستوى التعليمي . ومع أن السكن الميسر ليس دائماً هو السبب الوحيد لهذه المشكلات ، إلا أنه يسهم في تهيئة الأسباب الكفيلة بظهورها ، إلا أن هذا لا يعني ظهور مثل هذه الجرائم في أرقى الأحياء وأحضرها سكانا .

٤ - ٣ وضة عامل آخر من عوامل هذه المشكلة يبدو في ارتفاع سعر الأراضي الصالحة للسكن ، إذ من المعروف أن ملكية الأرض قيمة كبرى في كثير من المجتمعات النامية ، مما يجعل للأرض في المدن بعض المميزات العاطفية التي تكون لها في المناطق الريفية . كما أن الأرض تعد مصدراً من مصادر الاستثمار كأى مصدر آخر وبالتالي في مجال الحصول على ربح وافر كأى مجال آخر للاستثمار ، ومن ثم يشهد الأقبال عليها فترتفع قيمتها .

وقد يكون ارتفاع الأسعار في المدن أحياناً مرتبطاً بارتفاع الأسعار بوجه عام ، لكن كثيراً ما يكون ارتفاع ثمن الأرض أعلى بكثير من الارتفاع في الأسعار الأخرى ، بسبب شق طرق جديدة أو إدخال تحسينات عامة أخرى . أضف إلى ذلك أن التهاطل على أحياء السكن الملائم بسبب ازدياد السكان حتى في المناطق التي تكثر فيها الأراضي يؤدي إلى ارتفاع ثمن الأراضي كذلك . ويزيد من حدة مشكلة ارتفاع سعر الأراضي في بعض المناطق حاجة الأتمان إلى الحوش بقرب مكان عمله وعلى الرغم من وجود الأراضي بكثرة فيها إلا أن المصالحات المتوفرة لا تكفي لتلبية هذه الحاجات . وترتفع أسعار الأراضي داخل المدينة لأسباب أخرى منها عدم توفر وسائل سهلة للوصول إلى مواقع خارج المدينة أو قريب منها . وكذلك عندما تقام منافع عامة وطرق مرصوفة مما يزيد من قيمة الأراضي حولها .<sup>(٣)</sup>

٤ - ٤ ومن العوامل المتصلة بهذه المشكلة في كثير من المجتمعات النامية عامل لتفاضل مستوى الدخل الفردي بشكل لا يتيح لكثير من الأفراد شراء أرض صالحة للبناء مهما كان سعرها منخفضاً . وهذا المستوى المنخفض من الدخل يعد من أهم العراقيل التي تقف في وجه توفير السكن . وعلى الرغم من ارتفاع لجور الأفراد الذين يهاجرون من القرى إلى المدن ، وحصولهم على هذا الأجر بصورة منتظمة ، إلا أن العثور على مسكن ملائم في حدود هذا الدخل يعد أمراً صعباً . ويتضمن هذا العامل الاقتصادي كذلك ضعف معدل الانخار والموجّه إلى الاستثمار الأمثل ، إذ يميل كثير من الأفراد في المجتمعات النامية إلى أن يحتفظوا بما يمكن أن يدره في شكل مهورات أو نقود يحتفظ الفرد بها في منزله ، وبحيث يمكن القول بأن الشخص المعادي في كثير من الأحيان يرغب في ألا يتأثر ما يدره في ارتفاع الأسعار أو بالتضخم المالي ، ومن ثم فإنه إما يميل إلى اتفاق دخله كله ، أو أن يحتفظ بجزء منه ، ويعود ذلك إلى ضعف الثقة في البنوك التي يمكن أن توجه بعض المدخرات إلى الاسكان . وعكس هذا يمكن ملاحظته في البلاد المتقدمة حيث يستثمر جزء كبير من الأموال المدخرة في هذه المصارف في الاستثمار الاسكاني وإنشاء المنازل . من جهة أخرى لا توجه البنوك في كثير من البلاد النامية جزءاً كبيراً من المال لأراض من يرغب في شراء منزل بينما نجد أن نظام الأراض في كثير من الدول المتقدمة يمكن كثيراً من المائلات من شراء المنازل إذ أن هذا النظام يقضي بتقديم دفعة أولى من ثمن الأرض والمنزل ، على أن يسد باقي الثمن على أقساط شهرية في مدة تتراوح بين عشرين سنة وخمسة وأربعين عاماً ، وبالتالي فإنه يكون في وسع المائلات من ذوي الدخل المنخفض الحصول على مساعدات أو قروض حكومية .<sup>(٤)</sup>

٤ - ٥ وضة عامل آخر من عوامل هذه المشكلة يتصل في عدم الثقة في التصميم والتنفيذ المعماري ، ذلك أنه على الرغم من وجود بعض الانجازات المعمارية الرائعة في بعض البلاد النامية ، والتي يمكن أن تكون موضع فخر حتى بالنسبة لما هو موجود في البلاد المتقدمة إلا أن معظم هذه الانجازات عبارة عن مبان قديمة أو آثار مرت عليها قرون طويلة ، فالمباني التي شيدها قدام المصريين

(٢) انظر تشارلز برمز ( الترجمة العربية ) : المدينة ومشاكل الاسكان ، دار الأفاق الجديدة ، بيروت ، ص ٨ وما بعدها .

(٣) تشارلز برمز ( الترجمة العربية ) : المدينة ومشاكل الاسكان - والأفاق الجديدة بيروت ص ٣٣

(٤) تشارلز برمز ( الترجمة العربية ) : المدينة ومشاكل الاسكان - دار الأفاق الجديدة - بيروت ص ٦٠ - ٦١

والرومان والبيزنطيين تتفوق على معظم المباني التي تقام اليوم ، وخاصة اذا ما أخذ في الاعتبار عدم توفر معدات ومواد البناء الحديثة في تلك العصور الغابرة . ومن بين اسباب تفوق البناء القديم على الحديث أن العمل كان ينصف في الماضي بالتقوى والاخلاص ، وباعتزاز الانسان بما صنعت يده ، وأن البناء كان يشيد لكي يعمد طويلا . وأما اليوم فالسرعة تغطي على الجودة ، ولم يعد ثمة من وقت للتركيز والانجاز الفردي المتقوى وبالتالي أصبح من أهم ما يولج به البناء الحديث في كثير من المجتمعات النامية من مشكلات يبدو في نصف مستوى التصميم وعدم الدقة في التنفيذ ، والاهتمام بجني المال بسرعة ، ويدل على ذلك ما نقرؤه عنه ، وما نسمع به عن انهيار عماره بأسرها قبل أن يشغلها ساكنوها ، وما يكشف عنه البحث مما يبين في التنفيذ من أخطاء .

٤ - ٦ هذا بالإضافة إلى قلة الإبحاث الخاصة بالبناء ، ويرجع هذا العامل إلى قلة الاهتمام بإنشاء مراكز البحوث الخاصة بالبناء ، وحتى لو وجدت هذه المراكز في بعض البلدان فلها تملتي عجزا في التمويل ، وفي الأشخاص المدربين على مثل هذه الأعمال ، كما تملتي عجزا في الآلات والمعدات اللازمة لا جراء للبحوث .

٤ - ٧ ومن بين العوامل التي تتصل بهذه المشكلة انعدام التخطيط العمراني في كثير من المدن في المجتمعات النامية ، ويبدو ذلك في ضيق عرض الطرق ، ووجود الأخابيد والحفر التي تقطع الطريق بين مكان وآخر ، وقلة الجسور والاتفاقيات الصالحة للمرور ، وضيق الارصفة الخاصة بالمشاة ، وكذلك ما لوحظ من بناء كثير من المنازل في الماضي مع غياب عامل التخطيط . كذلك ازدحام قلب المدينة بالتجارة والحركة بسبب غياب عامل التنظيم لهذه الأنشطة ، مما يفرض على كثير من المواطنين الذين يقطنون على بعد أميال من مقر عملهم أن يقضوا الساعات الطويلة في الذهاب إلى أعمالهم ومثلها في العودة .

٤ - ٨ كذلك من بين المشكلات المتصلة بالاسكان في كثير من المدن في المجتمعات النامية المشاكل الادارية في قطاع الاسكان العام . ومن المعروف أن مسئولية الحكومات في هذه المجتمعات قد زالت تجاه الرعاية الاجتماعية للمواطنين ومنها الاسكان . ويبدو ذلك في انشاء المساكن الشعبية ، أو تدخل الدولة لتنظيم العلاقة بين ملاك المساكن ومستأجريها . وهذه المسئولية الكبرى لا بد أن يساهمها وجود مجموعات من الاداريين المدربين على الخدمة العامة ، وبالتالي فإن اختيارهم لهذه العمل يجب أن يكون قائما على أساس الكفاءة سواء منهم المهندسين المعماريين والمهندسين وعمال الصيانة ذلك لأن أي مشروع اسكاني يحتاج إلى مهنيين وفنيين للتخطيط ، والمسح ، والهندسة المعمارية والرسم الهندسي ، والهندسة المدنية كما يحتاج إلى عمال مهرة ، ومسؤولين عن فرق الصيانة ، ولجان حكم بين المالك والمستأجرين هؤلاء جميعا يجب أن يكونوا مدربين على المهام الموكولة اليهم ، كما يجب أن تكون مرافقهم مجزية ، ومعنوياتهم مرفقة ومستقبلهم مضمون ، حتى لا تقريهم أية اغراءات مادية تحول بينهم وبين القيام بعملهم على المستوى المطلوب وهذه الأمور كلها قد لا تتوفر لدى بعض القائمين على الاسكان العام ، وبالتالي تنشأ المشاكل وقد لا يحقق هذا النوع من الاسكان أهدافه المرسومة .

هذا الاطار التصوري لمشكلات الاسكان الحضري يلقي الضوء على بعض العوامل الاجتماعية الاقتصادية التي قد تؤدي إلى وجود المشكلة الاسكانية ، والتي يمكن أن نجد بعضها أو كلها كعوامل مساعدة على وجود مشكلة الاسكان في مدينة القاهرة . وسوف يحاول الباحث في الجزء التالي من البحث الاستفادة منه في تحليل الابعاد الاجتماعية والاقتصادية لهذه المشكلة والحلول المقترحة لها .

## ٥ - النمو العمراني الحضري والاسكان في مدينة القاهرة ( المشكلة والحلول ) :

في ضوء ما تم تحليله من عوامل النمو العمراني الحضري من عوامل خارجية أو داخلية وفي ضوء التحليل الاجتماعي للاطار المرجعي للبحث والدراسة الذي تم التركيز فيه على العوامل الاجتماعية والاقتصادية للمشكلة الاسكانية في الدول النامية بوجه عام واتصالها بالقيم الاجتماعية التي قد تسود في المجتمع في مرحلة من مراحل تطوره ، في ضوء هذا كله يمرض الباحث في هذا الجزء من البحث تحليل اجتماعيا لخصائص النمو الحضري واتصالها بمشكلات الاسكان في مدينة القاهرة ، كما يتناول بالتفصيل بعض مظاهر مؤشرات المشكلات الاسكانية بها ، وذلك من واقع الملاحظة اليومية المباشرة وكذلك الانطباعات الشخصية وانطباعات الآخرين عن المشكلة ، والتقارير التي تناول المشكلة بالتفصيل والدراسة ، والتي قمت من هيئات علمية ، ونشرت في عدد من المصادر الحديثة .

### ٥ - ١ عوامل النمو الحضري في مدينة القاهرة ومشكلة الاسكان :

تواجه مدينة القاهرة نمو حضريا مريحا نتيجة كثرة الهجرة الريفية اليها وهذه الظاهرة هي جزء من المشكلة السكانية التي يتعرض لها المجتمع المصري . ويتجه النمو الحضري لمدينة القاهرة . في الوقت الحاضر إلى الازدحام في محله ينسب تفوق إلى حد كبير معدل نموهما في القرون السابقة بحيث أصبح نموها يمسك ما يطلق عليه الباحثون ظاهرة التضخم الحضري . وتعني هذه الظاهرة بلوغ المدينة مرحلة الانفجار الحضري ، وتمتد حالات الاختلال أو عدم التوازن الحضري من الآثار المباشرة لذلك . ومن الملاحظ أيضا أن القاهرة تجمع بين التقدم والجديد فهي تجمع مثلا بين المباني على طراز عربي اسلامي ، وبين تلك القائمة على طراز اوروبي حديث . وهذا الاندراج يعني حقيقة اجتماعية هامة ، وهي حاجة المدينة للتخطيط والتكامل والتنسيق لكي يتحقق التوازن الحضري .

٥ - ١ - ١ ويلعب العامل السكاني دورا هاما في نمو مدينة القاهرة . وقد تطور عدد سكان القاهرة حتى وصل عام ١٩٧٢ إلى

أكثر من خمسة ملايين نسمة . وفي سنة ١٩٧٤ قد ربما يقرب من سبعة ملايين نسمة ، وآلان ( ١٩٨٥ ) يقدر بأكثر من عشرة ملايين نسمة ، وبالتالي زادت الكثافة السكانية بشكل ملحوظ إذ تصل الكثافة السكانية في بعض أحياء القاهرة إلى درجة ليس لها مثيل في العالم .

وتعد الأقسام القديمة مناطق تتركز المهاجرين من الريف إلى القاهرة . فالوافد من الريف لجأ إلى أحد أقرابه في هذه المناطق ، فإذا ما استقر فيها جعلها موطناً له . كما يتركز المهاجرون من الريف في تجمعات سكنية على أطراف العاصمة لتمثل جو هذه المناطق مع بيئاتهم الأصلية في الريف . وهؤلاء المهاجرون يعيشون فترة طويلة بنسب الأفكار والقيم والمعادن الريفية مما يصعب هذه المناطق بالطابع الريفي للحياة من حيث مستوى النظافة وسوء استغلال الشوارع والأرصفة ، وانخفاض مستوى أداء الخدمات العامة ، وعدم صيانة المرافق . كما يلاحظ أن مجموعات كبيرة من السكان يتزايد عددهم عاماً بعد آخر يسكنون المقابر العامة على أطراف العاصمة . ومن الطبيعي أن يكون من أبرز الآثار الضاغطة لهجرة أهل الريف إلى القاهرة ذلك العبء المتزايد للزخم للتوسع في خدمات الإسكان والتعليم والصحة والتأمين والمواصلات ، مما يكون له أثره على سكان القاهرة .

١.٥ - ولقد لعب التصنيع دوراً هاماً وفعالاً في النمو الحضري لمدينة القاهرة ، فهي تستقبل أكبر نصيب من الحركة الصناعية بحيث يمكن اعتبارها عاصمة الصناعة المصرية ، إذ يوجد بها ٤٢ ٪ من إجمالي عدد المنشآت الصناعية بمصر ، والتي يعمل بها عشرة عاملين فأكثر طبقاً لتعداد سنة ١٩٦٠ ، وخلال للفترة التي انقضت من هذا التعداد لأشك أن هذه النسبة قد زادت . كما أنه يعمل بها ٢٦ ٪ من إجمالي عدد المشتغلين في المصانع . وفي سنة ١٩٦٧ تركز فيها ٢٣.٩ ٪ من إجمالي المنشآت الصناعية يعمل بها ٣٥.٧ ٪ من إجمالي العاملين بهذه المنشآت .

ومن أهم الأسباب التي جعلت للعامل الصناعي هذه الفاعلية ما يلي :-

١ - تركز الشركات الأجنبية التي كانت نواة للصناعة في الماضي في القاهرة .

٢ - سهولة وسائل الانتقال من القاهرة وإليها .

٣ - توفر القوى الكهربائية .

٤ - توفر أعداد كبيرة من العمال المهرة وإنصاف المهرة .

٥ - تركز عدد كبير من الخدمات الصناعية ، ومحلات بيع قطع الغيار في القاهرة .<sup>(٥)</sup>

ولقد كان للتصنيع أثره في الهيكل البنياني المادي والاجتماعي للمدينة ، مما جعله مؤثراً جذاباً لأعداد هائلة من السكان من المحافظات القريبة منها ، وبخاصة تلك التي تقل فيها فرص العمل أو تعاني من فائض في الأيدي العاملة بها . وأدت هجرة هذه الأعداد إلى خلق آثار سلبية . فقد زادت من سيطرة القاهرة العاصمة ، كما أدت إلى قدر من الاختلال الوظيفي يعني منه الهيكل البنياني العام للمدينة بحيث يجعله أقصراً عن مواجهة للمطالب الحيوية اللازمة للأفراد بداخلها .

كذلك تضم مدينة القاهرة عدداً من الخدمات التعليمية والثقافية والطبية والاجتماعية طبقاً لإحصاء ١٩٧٠/٦٩ تضم القاهرة ٢٢.٦ ٪ من تلاميذ الابتدائي ، ٢٤.٤ ٪ من تلاميذ الإعدادي ، ٣٣.٣ ٪ من الثانوي العام ، ٢٠ ٪ من الثانوي الفني ، ٦٨.١ ٪ من الطلبة المقيدون في الجامعات وما في مستواها .

١.٥ - ويرتبط نمو القاهرة بالمركزية الإدارية والسياسية . فقد قامت أول مقاومة لتكون اسماها ومقرها اداريا وعسكريا منذ الفتح العربي لمصر . ومن الطبيعي أن قيام مراكز الإدارة والسلطة في منطقة من المناطق يستلزم بالضرورة قيام أنشطة أخرى تقوم على خدماتها . والقاهرة كذلك مقر للقيادات السياسية والشعبية الاساسية من ناحية ، كما أنها المقر الأول لمراكز البعثات والهيئات الدبلوماسية ، وبها كذلك مؤسسات على المستوى العربي العالمي ، وهذا كله يؤثر في مركزها الحضاري ، وهذه المركزية تد من أهم عوامل الجذب إلى القاهرة ، وهي في نفس الوقت تقلل من فاعلية الطرد منها .

## ٥.٢ - بعض مظاهر ومؤشرات المشكلة الاسكانية في مدينة القاهرة :

قامت دراسات حديثة للتعرف على الظروف السكنية وبعض خصائص الإسكان الحضري في مصر منها بحوث تمت في وقت سابق كالتحيت الذي قامت به مصلحة الإحصاء العام ١٩٦٠ ، ومنها الدراسات التي تمت بمناسبة العيد الثاني للقاهرة . ومنها دراسات حديثة قامت بها لجان متخصصة لوضع الخطوط العريضة للسياسة القومية لمواجهة مشكلة الإسكان ، وقامت هذه اللجان المتخصصة بتقريرها إلى وزارة الإسكان في نوفمبر ١٩٧٩ م منها :

١ - تقرير اللجنة الفرعية للأراضي .

٢ - تقرير اللجنة الفرعية للمرافق .

٣ - تقرير اللجنة الفرعية للتنشيد .

٤ - تقرير اللجنة الفرعية للتمويل .

وقد استعان الباحث بهذه التقارير في تحليل اسباب المشكلة والحلول المقترحة لها ، كما استعان بالتقارير والمقالات والاحاديث المسجلة للمعمولين عن الإسكان ، والتي نشرت في الفترة من أكتوبر ١٩٨٤ حتى مارس ١٩٨٥ خاصة في صحيفتي الاهرام والشرق الاوسط ومن تحليل مضمون ما نشر من هذه التقارير والمقالات والاحاديث تمكن الباحث من طرح هذه المشكلة كما يتضحها الجزء التالي من هذا البحث ، وقد أشير إلى كل هذه المصادر في موضعها المناسب .

(٥) انظر : أحمد التكتلاوي ، القاهرة - دراسة في علم الاجتماع الحضري ، دار النهضة العربية ١٩٧٢ ص ١١٢ - ١١٣ .

٥ - ١.٢ ان اصطلاح تخطيط المدن لا يطلق على التخطيط للمادي فقط للحياة الحضرية أي تحديد احتياجات المدينة من مساكن وطرق ومدارس وغيرها ، ثم تحديد انصب الامكنة لانشاء المباني التي سوف تضم هذه الأوران من النشاط ، ولكن المفهوم العلمي للتخطيط الشامل للمدن أوسع من هذا الامر فهو يضم التخطيط الاقتصادي والاجتماعي والمادي (٦).

وتلعب العوامل والمؤثرات الاجتماعية والاقتصادية والصحية والتربوية دورها في النمو العمراني الحضري للمدينة ، وتحديد اتجاهاته . كما ان من المدن ما قد ينمو دون تخطيط ، وبالتالي يتعرض لمشكلات عمرانية كثيرة من أهمها مشكلات الاسكان والمواصلات والصحة العامة وغيرها . ولواجهة هذه المشكلات الحضرية لا بد من الأخذ بمبدأ التخطيط العمراني الشامل للمدينة من مختلف المجالات كي يسير النمو في اتجاهات محددة تراعى حركة السكان ونموهم ، وموقع الصناعات وطبيعة الارض ، والخدمات بانواعها الثقافية والتعليمية والصحية وغيرها (٧).

وتعاني مدينة القاهرة من عدم وجود خطة شاملة للسكان كما أنه لا بد من تحديد حد أدنى للوحدات السكنية من حيث مكوناتها ، ومساحة حجراتها ونوع المواد المستعملة فيها ، وذلك بهدف الارتقاء المستمر بمستوى هذه الوحدات . وبالتالي فمدينة القاهرة تحتاج إلى التخطيط الشامل الذي يكون مرتبطا بالتخطيط القومي العام . وهذا التخطيط هو الذي يمكن من تحقيق التوازن بين النمو المتضاعف في عدد السكان داخل المدينة وبين المطالب والخدمات التي تعاني من النقص إما بسبب قلة الاعتمادات الموجودة لها ، أو بسبب عدم وجود تخطيط يرتب أولوياتها حسب درجة أهميتها لجماعات السكان بالمدينة ، وإما بسبب القصور في تنفيذ ما يوضع من خطط . كما ان فكرة التخطيط نفسها حين تطبق تحدد اتجاهات النمو العمراني للمدينة ، وتتيح الفرصة للتخفيف من نتائج التكدس والتزاحم السكني .

٢.٢.٥ ويبدأ التزاحم السكني . كما يذهب للمعهد الدولي للاحصاء بوجود أكثر من فردين بالغين في حجرة واحدة . وينطبق هذا القياس على مدينة القاهرة يتبين أن هذه المدينة تعاني من درجة عالية من ظاهرة الاحتقان والتزاحم السكني ، إذ تسيطر عليها بوجه عام مشكلة التزاحم في الشقق السكنية . وتتضح هذه المشكلة على وجه الخصوص في الاقسام الشعبية من المدينة حيث يصل التزاحم في الوحدة السكنية في قسم الدرب الأحمر إلى ٦،٤٧ ، وفي باب الشعرية إلى ٦،٣٥ ، وفي بولاق إلى ٦،١٧ والساحل ١٥،٩٥ وروض الفرج ١١،٥١ ، والسيدة زينب ٥،٨٢ ، والزيتون ١٦،٥١ والوايلي ٧٩،٥١ والموسكي ٨،٥٨ ، ومصر القديمة إلى ٤٥،٥٨ ومحل التزاحم أخذ منذ ذلك الوقت في الازدياد (٨).

وتظهر هذه المشكلة إذا ما لاحظنا الازدحام السكاني في كثير من أحياء القاهرة والذي يدل على انخفاض واضح في نصيب الفرد من المساحة المخصصة للاستعمال السكني كما يتبين من الجدول التالي (٩):

#### نصيب الفرد من المساحة المخصصة للاستعمال السكني في كثير من أحياء القاهرة

القسم	نصيب الفرد في المتر المربع
مصر القديمة	٠،٤٣٥
السيدة زينب	٠،٢٧٣
الموسكي	٠،١٣٠
عابدين	٠،١٣٨
الدرب الأحمر	٠،٢٣٦
قصر النيل	١،٥٧٦
بولاق	٠،١٩٧
الأزبكية	٠،١٣٨
الظاهر	٠،٢٨٧
باب الشعرية	٠،٢٠١

(٦) عبد المنعم شرقي ، مجتمع المدينة قاهرة الحديثة ، ١٩٦٦ ص ١٩١ .

(٧) المصدر السابق ص ١٦٧

(٨) انظر : حسن الساعدي ( وآخرون ) تحسين البيئة في المجال الحضري وآثارها لاجتماعيا وصحيا على السكان ، وزارة الاسكان والمرافق ، القاهرة ١٩٦٦

ص ٤٧ وايضا التكلاري ، المصدر نفسه ص ١٦٧ .

(٩) مستخلص من التكلاري - المصدر نفسه ص ١٦٨ .



٥. ٢. ٣. ومن المظاهر التي يمكن ملاحظتها على مدينة القاهرة وفي نفس الوقت تدل على عدم التوازن الحضري ، الذي يرتبط كذلك بتفقد التخطيط الشامل ما يلاحظ من طواهر نشأت عن النمو العمراني الحضري غير المتوازن للمدينة ومن هذه المظاهر :-

١. الخلط بين أغراض الانتفاع بالأراضي ، حيث تستخدم في أغراض متعددة للسكن والصناعة والتجارة ويبدو ذلك في قيام مناطق سكنية وسط المنشآت الصناعية بوضوئها وما ينبعث من بعضها من روائح غير صحية خاصة في بعض مداخل القاهرة الشمالية . وكذلك وجود أماكن صناعية مبعثرة وسط المدينة ، وداخل المناطق السكنية وعلى النيل بل وفي طريق الامتداد الطبيعي للمدينة من الجهة البحرية . وأيضا وجود أماكن تجارية مبعثرة وسط الأحياء السكنية ، وعلى جوانب الشوارع الرئيسية والفرعية .
٢. وجود طرق لا تؤدى الأغراض منها بطريقة سهلة وميسورة تتميز بكثرة التقاطعات وكلها تفتقر إحياء سكنية مكثفة بالسكان . أما خطوط المسك الحديدية ، ومحطاتها ، وقد نشأت حول المدينة القديمة ، ثم أصبحت الآن داخلها مما يعوق حركة النقل الداخلية .

٥. ٢. ٤. ولقد قامت معظم مشروعات الإسكان القديم في مدينة القاهرة على أساس اختيار قطع من الأراضي الخالية ، وإقامة مساكن منفردة عليها ، وذلك لتجنب نزع ملكية الأراضي ، وإقامة أحياء جديدة عليها ، وبالتالي لم تنشأ مشروعات إسكانية متكاملة . وكان السبب في عدم سير مشروعات الإسكان في الخط التكاملي في الماضي أي خط تكوين أحياء جديدة متكاملة ، هو صعوبة الحصول على أرض بأمان معقولة بالإضافة إلى أن قانون نزع الملكية الجاري به العمل حتى الآن تتحمل الدولة بمقتضاها تعريضا كبيرا عن ثمن الأراضي ، وعن ثمن المباني الموجودة فيها .

ومما يمكن استخلاصه أنه لو كانت المبالغ التي صرفت على هذه المسكن قد صرفت على تكوين أحياء متكاملة لأدى ذلك إلى تخفيف حدة التركيز السكاني داخل المدينة ولو كان التركيز قد تم في بعض الأحياء كمكتظة حلوان أو منطقة مدينة نصر أو منطقة الأمورية لاصبحت كل منطقة حيا متكاملة فيه الممرات السكنية وفيه المدارس وفيه المستشفى وأيضا السوق التجاري وحينئذ كان من الممكن أن يؤدي ذلك إلى خلخلة في الأحياء القديمة الموجودة داخل المدينة تمهيدا لتطويرها .

٥. ٢. ٥. ومن الملاحظ أن مشروعات الإسكان الحالية ليس لها نصيب من الصيانة وهذا معناه أن الثروة القومية المتمثلة في المساكن تتآكل كل سنة بعد الأخرى ، بمعنى أن المبني الحالي بدلا من أن يستمر ٥٠ عاما أو ٦٠ عاما لا يستمر أكثر من ٢٥ عاما أو ٣٠ عاما وبالتالي فإن الأبر التي تنتقل إلى مساكن جديدة دون أن يتوفر لها قدر كاف من الوعي بكيفية استعمال هذه المساكن الجديدة وصيانتها تشكل مشكلة يجب أن توضع في الاعتبار وأن يكون هناك تدريب وتوعية كافيين لتحقيق هذا الغرض .

وقد يهمل نقص الصيانة للمساكن الحالية رجعا إلى موقف المالك والمستأجر مما يعار ، فيض المالك - خاصة مالكي العقارات القديمة يهمل أن يهدم المبني ليقوم مكانه مبني جديد يمكن تلجيده أو تملكه بأسماء عالية وبالتالي تكون ثلثته مضمونة ، وكذلك يرجع إلى عدم إيجابية المستأجرين في إصلاح وصيانة المبني أو قيرا للمال رغم ما قد يلاحظ من انخفاض في مستوى إيجارات هذه الممرات القديمة . ويبدو الأمر وكأنه تعاون بين الطرفين على إكتاف المبني ، ولكل منهما دوره في تخريب هذه المنشآت .

٥. ٢. ٦. كذلك من الملاحظ أن قطاع النيل لا يجد العناية المناسبة من حيث الاهتمام به كمكتظة سياحية داخلية ، يمكن أن يكون مكانا حيا للترويج عن سكان المدينة . وتجمل شاطئه النيل من أهم ما يرفه من سكان القاهرة كما أن عدد الكباري المقامة عليه قليل ، وبالتالي تتأخر مواصلات العاصمة من قلة عددها .

٥. ٢. ٧. ومن الطواهر الملحظة - في الوقت الحاضر أن ظاهرة البناء من أجل التلجيز لم تعد كما كانت في الماضي ، بل اتجه كثير من المالك إلى التملك . مما حدا بالمشروع إلى التدخل في بعض الأحيان - ولقد أدت ظاهرة البناء من أجل التملك إلى نتائج سيئة في كثير من الأحوال . وهذا الاتجاه من جانب اصحاب المباني جعلهم يهتمون باتمام المبني وإعداده للتملك قبل الاهتمام بمستواه ، وبالتالي تحدث كوارث مفوق المبني . وهذه الظاهرة الحديثة هي نتيجة مباشرة لا انخفاض الاتجاه نحو البناء من أجل التلجيز ، ونتيجة لذلك لم يعد كثير من الملاك حريصين على أن يكون المبني جيد المستوى ، هذا فضلا عن عدم الاهتمام بصيانة المبني ، وفي هذا أهدار لرأس المال المستثمر في مجال الإسكان <sup>(١٠)</sup>

ويتصل بهذه الظاهرة ما يلاحظ من ضعف في توجيه الاستثمار نحو الإسكان المؤجر . ويعزو بعض الآراء هذه الظاهرة أيضا إلى تكرار صدور القوانين التي تخفض الإيجارات . ( حيث قامت الدولة بتحديد عائد استثمار رأس المال في المباني وحدته بنسبة ٥% عائد للأرض و ٨% عائد للمباني ثم وحدته وجعلته ٧% عائد للمباني والأرض معا . وهذا العائد هو أقل عائد لرأس المال في السوق <sup>(١١)</sup> .

ولقد أدت هذه الظاهرة إلى ظهور صور جديدة مبتكرة من التنصب والاحتيايل تملت في ظهور شركات وأفراد تخصصوا في استثمار الأزمة بإيهام الناس بأنهم قادرين على حل مشكلتهم ... وتطلنا الصلح كل صباح باعلانات مغرية يقع فريستها عشرات بل مئات الضحايا كل يوم وتدل القضايا العديدة التي يتابعها جهاز المدعى العام على مدى خطورة استمرار الأوضاع على ما هي عليه . فلم تعد المشكلة مشكلة أفراد فحسب بل مشكلة أدت إلى شغل أجهزة الدولة بالاف القضايا التي يحتاج حلها إلى عشرات السنين ، وضياح حقوق على اصحابها ، وإثراء البعض إثناء غير مشروع على حساب الغير <sup>(١٢)</sup> .

(١٠) فطار : للشراري، سما : جهود قوانين الإسكان ، جريدة الأهرام في ١٩٨٤/٩/٢٤ ص ٧ .

(١١) المصدر نفسه ص ٧ .

(١٢) المصدر نفسه ص ٧ .

(١٣) السباعي ، ليبي ، أول تشخيص للصدى لأزمة الإسكان ، جريدة الأهرام في ١٩٨٤/١١/٣٠ ص ٧ .

كما يتصل بها أيضا ما حدث من تغير اقتصادي واجتماعي خلال حقبة للديمقراطية حيث انتشرت « الكثير من الأنشطة غير المنتجة مثل الاستيراد والتجارة في السلع الاستهلاكية الكمالية والا تجار في السوق السوداء ، وكان لذلك اثر مزوج فمن ناحية حققت هذه الأنشطة معدلات ربح عالية ، بينما لا تتضمن اي جهد انتاجي ، وبذلك حبيت هذه المجالات الاستثمار القطاع الخاص عن مجال الاسكان الذي كان يمثل الاستثمار التقليدي للمصريين خارج مجال الزراعة . ومن ناحية اخرى خلقت هذه الأنشطة قات ذات دخول مرتفعة اتخذ جزء منها شكل طلب على الاسكان الفاخر والاداري . وتربط على ذلك تحول سوق الاسكان إلى هذه المجالات استجابة للقرى الشراعية الجديدة في المجتمع »<sup>(١٧)</sup>

وبهذا ذا على ارتباط مشكلة الاسكان بالتغيرات الاجتماعية والاقتصادية التي حدثت في المجتمع المصري خلال الخمسة عشر عاما الأخيرة ، والتي احدثت مجالات جديدة للاستثمار ، ضمن فيها الربح بحيث أصبح الاستثمار الاسكاني لإجرائها فيه ، ومن ثم يمكن القول بعزوف فئة كبيرة من المجتمع ، سواء فيها للفئة الجديدة ، وأفراد المجتمع الذين كانوا يوجهون استثماراتهم في الماضي إلى مجالات الاسكان بهدف التجميع الذي كان يضمن لهم عائدا يحد مرتفعا بالنسبة لمجالات الاستثمار الأخرى .

٨.٢.٥ تعتبر موقوفات الاسكان التعاونية من أهم مؤشرات المشكلة لكن لا يمكن القول بوجه عام ان جميع الجمعيات التعاونية قد أخفقت في اعداد السكن الملائم لأعضائها ، ذلك لأن العدد المحدود من الجمعيات التي أخفقت في ذلك لا يجعلنا نطلق حكما عاما على الجمعيات جميعها بالأخفاق . فقد قامت الجمعيات التعاونية الاسكانية - موية ببناء ٩٨٣٧٩ وحدة سكنية استثمرت فيها مما تقدم لها من قروض تعاونيات البناء الميسرة فبلغ ١٣٩ مليونا من الجنيهات منها جمعية واحدة سلمت ١٠٣ وحدة في عامين ، وأخرى سلمت ٥ آلاف وحدة في ثلاث سنوات في نفس التوقيعات ، وبنفس الاسعار التي أعلنت عنها ، وبنفس مستوى التشطيب الذي التزمت به .<sup>(١٨)</sup>

وفي توقيمه للعمل في الجمعيات التعاونية للاسكان يرى رئيس هيئة تعاونيات البناء أن هذه الجمعيات واجهت بشكل عام موقوفات يمكن توضيحها فيما يلي :-

- ١ - لم يكن للتفتيش على هذه الجمعيات على درجة كافية من الانتظام المنشود وذلك بسبب صغر حجم قوة المفتشين الماليين والاداريين من جهة ( لا يتجاوز عددهم ٣٥ فردا ) وصغر حجم جهاز التحقيق بالهيئة من جهة أخرى ( لا يتجاوز عددهم ٢٥ محققا منهم ١٢ محققا منتدبا من خارج الهيئة ) وبالتالي لا يستطيع هذا العدد المحدود القيام بالمتابعة الفعالة .
- ٢ - لم تمارس بعض الجمعيات نشاطها أكثر من عامين ، وبالتالي تم حل مجالس إدارتها تمهيدا لانتخاب مجالس إدارة جديدة لكن الملاحظ أن الانتخابات غالبا ما تأتي بنفس الأعضاء الذين كانوا يشكلون مجلس الإدارة السابق ، ولا يمكن لأحد ان يمنع ذلك حيث لا يوجد في قانون تعاون الاسكان ما ينفذ حاللا لثبات اعادة انتخاب الأعضاء الذين سبق ان حل المجلس الذي كان يجمع عضويتهم ، وكذلك لا توجد فرص لتغيير الوضع السابق الذي من أجله تم حل مجلس إدارة الجمعية .
- ٣ - ان أعضاء الجمعيات التعاونية انضهم هم الذين يفقدون الطريق للانحرف باجهاضهم لظسفة التعاون التي تقوم اساسا على مشكلة الناس في إدارة المشروعات التعاونية من خلال الاصرار على الممارسة الجيدة لدورهم في الجمعيات العمومية .. الذي يحدث هو ان الجمعيات العمومية تترك في ان يكون لها حق الرقابة الأولى ، فبالرغم من أن القانون يحدد قواعد اخطار الجمعيات العمومية للانعقاد . ورغم أن القانون ينص على الا يكون الاعتقاد صحيحا الا بحضور الاغلبية المطلقة طبقا للمادة ٣٦ فإنه لا يتكامل عادة النصاب القانوني . وفي هذه الحالة يجوز القانون الاعتقاد بحضور عشر الأعضاء على الأقل بعد الموعد المحدد . وحتى هذا الحد الأدنى لا يحسن عليه أعضاء الجمعيات ... وهنا يوجب القانون على الاتحاد التعاوني المركزي للاسكان اعادة توجيه الدعوة خلال الأيام الخمسة عشر التالية ، وفي هذه الحالة يكون الاعتقاد صحيحا بأي عدد من الأعضاء وفي اغلب جمعيات الاسكان يتم الانعقاد بالصورة الأخيرة وحدها ثم يشكو الأعضاء بعد ذلك من قرارات مجالس الادارات التي اتتوا لها تماما الانفراد بالسلطة والقرار بسبب تقيهم عن الجمعيات العمومية .<sup>(١٩)</sup>

٤ - قيام بعض الممولين في للجمعيات التعاونية الاسكانية لتي احببت فيها قضيا الانحرف إلى المدعى الاشتراكي بمخالفات يجتهدون في اخفاء الأدلة المادية عليها ، وبالتالي لا تحال إلى النيابة العامة ، لانها تقوم على شبهات قوية تستند إلى دلائل وليس إلى أدلة ، وتتركز هذه الانحرافات في صور منها عمليات ائجار في الاراضي سواء بشراء اراض زراعية ، أو تحت وضع اليد ، أو غير مصرح بالبناء عليها ، أو اشتراط مرتين ... وشبهة تحقيق المنافع الشخصية قاملة ، وكذلك اساءة التصرف في أموال الجمعية بتعيين عاملين ومستشارين بمرتبات ضخمة دون مقتضى أو انفاق مبالغ كبيرة في تأسيس المقر . . ومنها ايضا التزوير في أوراق أو مستندات الجمعية بالثبات بيانات غير مطابقة للواقع .. وإبرام تعاقدات مع مكاتب استشارية عن غير الطريق القانوني<sup>(٢٠)</sup> .. هذه المعوقات تقف حائلا أمام الجمعيات التعاونية الاسكانية أو أمام كثير منها على الأقل دون ان تحقق اهدافها المنشودة في تحقيق اهداف التعاون كهيئة اجتماعية يمكن ان تكون نتاجها ايجابية بالنسبة لأعضاء هذه الجمعيات . ومن المفروض ان تستثمر هذه القيمة الاجتماعية ، وان يدرّب الافراد أعضاء الجمعيات على ممارسة حقوقهم وأداء واجباتهم بروعي وإدراك .

٩.٢.٥ ومن الظواهر التي نلاحظها في السنوات الأخيرة ، تزايد معدلات هجرة العمالة الفنية بوجه عام وعمل التشييد بوجه خاص . ويقتدر الجمالي العمالة المهاجرة في قطاع التشييد والبناء بنحو ٤٠٪ من القوى العاملة في هذا القطاع ، وقد أدى ذلك إلى ارتفاع كبير في اجور العمال في الداخل من جهة ، وزيادة كبيرة جدا في اجور العمال المهاجرين إلى الخارج من جهة ثانية . وهذه الدخول

(١٤) زايد ، محمد ، انحرافات جمعيات الاسكان ، جريدة الاهرام في ١٥/٢/١٩٨٥ ص ١٧ .

(١٥) للمعمل سابق ص ١٧

(١٦) للمعمل سابق ص ١٧

العالية لفئات العاملين أدت بالتالي إلى زيادة الطلب على الإسكان ، في الوقت الذي لحقت فيه فئات كبيرة عن الأقبال على التشييد ، وبالتالي زاد الطلب على العرض زيادة هائلة أدت إلى ارتفاع أسعار الأراضي ، وارتفاع تكاليف البناء .

وزيادة الطلب كذلك على الإسكان المتوسط والفاخر ، وكان هذا في حد ذاته حافزا لكثير من الراغبين في التشييد في توجيه استثماراتهم لهذين النوعين من المسكن . وسواء القطاع العام أو الخاص في هذا الاتجاه الذي كان في النهاية على حساب التوسع في المساكن الاقتصادية التي كان الهدف منها التجنّب للمواطنين بأسعار في متناول قدراتهم الاقتصادية ، الأمر الذي كان سببا هاما من بين الأسباب التي زادت من حدة المشكلة السكنية . كما أن الملاحظ أن كثيرا من هؤلاء المهاجرين القنيين مؤقتا إلى الخارج يقدرون القيمة الاجتماعية للمسكن ، وبالتالي يصبح من أهم طموحاتهم الشخصية بناء مسكن على الطراز الحديث مستخدمين الطوب الأحمر بوجه خاص ، الأمر الذي أحدث مشكلة ذات نتائج وإبعاد متعددة . من هذه النتائج القضاء على مساحات كبيرة من الأراضي الزراعية الخصبة في الريف المصري ، وأحداث أزمة اقتصادية ناتجة عن ارتفاع أسعار هذه الأراضي لزيادة الأقبال على شرائها ، وهو امر يلاحظ الآن في الريف - وحتى لو لم يكن لدى الفرد ما يملكه سوى هذه القطعة من الأرض ، فإنه يقيم عليها مسكنا كبيرا لا تتكافأ نفقات تكاليفه مع متوسط الاقتصادي في الظروف العادية الطبيعية . وربما يحس بنتيجة ذلك في المستقبل ، لكن الفرد يرى أنه حقق أملا كبيرا عندما شيد المنزل الحديث ، وحقق فيه طموحه .

## ٦ . حلول مقترحة لمواجهة مشكلات الإسكان في مدينة القاهرة :

في هذا القسم من البحث بعض الحلول والاقتراحات لمواجهة مشكلة الإسكان المتصلة بالنمو العمراني الحضري في مدينة القاهرة كحالة سكنية يمكن الأفادة منها أو من معظمها في مواجهة مشكلات الإسكان في مدن أخرى . ولأهمية هذه المشكلة قامت دراسات متعددة تهدف إلى وضع اقتراحات وحلول لها منها ما كان اجتهادا من بعض المفكرين والباحثين ، ومنها ما قامت به هيئات علمية اهتمت بهذه الدراسة تنفيذا لاقتراح من رئاسة الجمهورية . وقد تم الاطلاع على هذه للدراسات التي تتناول المشكلة من زوايا متعددة . ولقد سبق ان اشرنا إلى انه لأهمية موضوع الإسكان ، ولما بدأ من اهتمام الممولين والرأي العام وأفراد المجتمع المصري بضرورة التركيز على وضع الحلول الممكنة لهذه المشكلة ، وكذلك لما بدأ من حثتها وضمطها على افكار الناس من جهة أخرى فقد أثرت في الجامعات وفي الصحف وفي الهيئات المختلفة ، ونشرت آراء ومقالات عديدة في الصحف اليومية ، وحررت تقارير خاصة بوزارة الإسكان وغيرها ، ولحدثة هذه الآراء وانعلاها مع المشكلة ، كان لا بد من الاستعانة بها في وضع تصور متكامل للحلول المقترحة لمواجهة مشكلات الإسكان في مدينة القاهرة ، مما يتضمنه هذا الجزء من البحث .

ويمكننا في سبيل مواجهة المشكلة أن نطرح للنقاش مجموعة من الحلول والاقتراحات لمواجهة هذه المشكلة في المجالات التالية :-

- ١ - ٦ في مجال التخطيط العمراني الحضري :-
  - ١ - ٦ - ١ التطوير التخطيطي على أسس مدروسة .
  - ١ - ٦ - ٢ مواجهة تيار الهجرة من الريف إلى القاهرة .
  - ١ - ٦ - ٣ التوسع في إنشاء المدن الجديدة .
  - ١ - ٦ - ٤ العمل على حماية بيئة القاهرة من التلوث .
  - ٢ - ٦ في المجال الاقتصادي الفني
    - ١ - ٦ - ٢ العمل على تخفيض تكاليف أرصني البناء وترشيد استخدامها .
    - ١ - ٦ - ٢ العمل على تخفيض تكاليف البناء وترشيده .
    - ١ - ٦ - ٢ العمل على تمييز التمويل وتنوع مصادره .
  - ٣ - ٦ في المجال الاجتماعي التنظيمي .
    - ١ - ٣ - ٦ ترشيد دور الإسكان التعاوني .
    - ٢ - ٣ - ٦ الاهتمام بالعنصر البشري في مجال التشييد .
    - ٣ - ٣ - ٦ تكوين إطار تنظيمي فعال للإنتاج الإسكاني .
    - ٤ - ٣ - ٦ الاهتمام بالبحوث والدراسات العلمية في مجال السكان والإسكان .

## ١ - ٦ في مجال التخطيط العمراني الحضري

١ - ٦ - ١ سبق أن بينا أن عناية تخطيط المدن قد تطورت ، فبعد أن كان ينظر إليها على انها عملية عمرانية فقط ، أصبحت الآن عملية اجتماعية شاملة يتعاون فيها الاقتصاديون والجغرافيون والمخططون والتربويون والمهندسون والاجتماعيون . كما أنها تقوم على التنبؤ المبني على دراسات علمية واجتماعية وهندسية وجغرافية تهدف كلها إلى تطوير المدينة . ولذلك ينبغي أن تتم عملية التخطيط في إطار متكامل . فالتخطيط للصناعة مثلا يجب أن يتسق مع التخطيط للصحة والإسكان والتعليم ، حتى لا تتحمل الصناعة اعباء اضافية ، فلو انفصل التخطيط للصناعة عن التخطيط لقطاع الإسكان مثلا لظل عدد كبير من الماملين بالصناعة يعيشون خارج المنطقة الصناعية ، مما يؤثر بدوره على الحضور وبالتالي على انتاجية العمل بوجه عام .

- ومن تحليل ما يتطلبه نجاح عملية التخطيط الاقليمي للقاهرة نجد أن ذلك يتحقق حين يستند إلى الأسس التالية :
- أ - ان يهدف التطوير التخطيطي لمدينة القاهرة إلى مراعاة ضرورة نقل كل ما ليس له صلة بالقاهرة إلى خارج القاهرة .
  - ب - ان يضع المخططون المدينة في اعتبارهم حل المشكلات القائمة وفي نفس الوقت العمل على منع مشكلات أخرى من الظهور ، فإذا تقرر إزالة احياء قديمة ، أو مناطق منها ، فلا بد ان تضع الخطة في اعتبارها مشاكل الأفراد الذين يمثلون سكان هذه الأحياء ، ويحتج تراعى الخطة المامل الإنساني ، بمعنى ان يضع التخطيط في اعتباره طبيعة الافراد والعلاقات التنموية والاجتماعية للسكان ، ومستوى التوحدلت السكنية الملائمة لهم ؛ من حيث شكلها ولارتفاعها ، ومكوناتها .
  - ج - ان يتم التطوير والتخطيط من خلال تصور واضح لمشاركة الافراد في هذه العملية ، ليتمكن الوقوف على مدى مشاركتهم في النجاح للخدمة .
  - د - ان يتم ربط خطة تطوير القاهرة بخطة تطوير للمجتمع بوجه عام ، وان يرجع جهاز التخطيط إلى جميع الاجهزة التي تعملون في الاستناد إلى حقائق علمية ومدروسة .
  - هـ - وفي مجال التخطيط العمراني ايضا نجد أن من الضروري الاهتمام بمناطق الاسكان في المناطق ذات الطابع الحضاري والديني القديم الذي يمثل به مدينة القاهرة ، ويتحقق ذلك عن طريق صيانة هذه المساكن بالتدرج المستطاع لصيانة مساكنها ، وجعل التخطيط العمراني واسلوب العمارة فيما يقام فيها من مساكن متشبا مع روح هذه المناطق الأثرية ، وذلك من منطلق ان حماية هذه المساكن ايضا يعد اسهاما في مواجهة مشكلة الاسكان .
  - و - كذلك ينبغي الاهتمام بمراقبة حركة البناء التي نلاحظها حاليا سواء في المساكن الشعبية الحكومية ، أو الاسكان العشوائي ( الذي يقام فيما يطلق عليه اسكان التفتيش المخالفة ) حيث ان هناك ملاكا يقومون بجرات اسكان في موقع ( الشرفات ) أو الحدائق الداخلية أو الخارجية ، أو يقومون طوابق على جوانب الممرات بأعمدة خرسانية ، وهو أمر غير مقبول هندسيا أو معماریا .
  - ز - العمل على امداد المرافق العامة إلى هذه المساكن ، حتى يمكن تطوير هذه المناطق من حيث كثافة السكان ، أو زيادة عدد المساكن .
  - ح - ضرورة الاهتمام بالمساحات الخضراء والفرغات بين العمارات وتشجيع المبادرات الشعبية في تجهيل هذه المناطق السكنية وعدم الوقوف في وجه المحاولات التي يتم إنجازها في الوقت الحاضر .
  - ط - عدم السماح في اقامة مساكن في مناطق غير مخططة عمرانيا ؛ والالتزام بالاصول الهندسية والمعمارية السليمة عند التنفيذ .
  - ي - ضرورة تطوير مناطق التقاسيم المخالفة بوضعها في اطار تخطيط عمراني ، بصورة مبسطة مبدئيا ، حتى لا تحدث خسائر في عدد المساكن وتزيد من حدة الازمة .
  - ك - ضرورة توجيه الامتداد العمراني إلى المناطق الصحراوية ، بعد تخطيطها تخطيطا علميا ، ومدّها بالمرافق العامة وإقامة مجمعات حضرية عليها تتفق مع النظرة إلى التقدم ، وإتاحة الفرصة لكل القطاعات الحكومية والخاصة والاستثمارية لإقامة مساكن عليها وفق نماذج مبنية من العمارات .<sup>(١٧)</sup>
  - ل - تكوين مجلس أعلى لتخطيط المدن ومنها القاهرة بطبيعة الحال ، على ان تتوفر في أعضائه الخبرة العالية ، ولابد من الاهواء الشخصية ، والتزامه بالتضام والمصالح العامة ، على ان يستعين هذا المجلس بأعلى الخبرات العالمية حتى يضع تقريرا تخطيطيا على اسس علمية سليمة للممرات القائمة وحتى يتحقق الوعي التخطيطي والتخطيطي ويساعد في اتخاذ القرارات السليمة .
- ٢٠١٦ . كذلك يمكن السيطرة على تيار الهجرة من المناطق الريفية إلى المدن بأحدى وسيلتين :-
- أ - وسيلة مباشرة ؛ وذلك عن طريق وضع تشريعات تنظم حركة السكان ؛ وتحدد من زوجهج إلى المدن الكبرى ، خاصة العاصمة ، وهذا الأمر تبنيه بعض المجتمعات الحديثة ، على سبيل المثال بعض بلاد أوروبا الشرقية .
  - ب - وسيلة غير مباشرة ؛ وذلك بالعمل على إيجاد ظروف اجتماعية واقتصادية تشجع أو تحد من حركة السكان في اتجاه معين على ان يصاحب ذلك دعم مناسب لقرارات الإدارة المحلية في المناطق التي تتعرض لموجات هجرة كبيرة . ويمكن ان يسير هذا الاتجاه في مبدئين :-
- (١) التخفيف من عوامل الطرد في الريف ويتحقق ذلك عن طريق القضاء على عوامل الطرد البشري ، كارتفاع متوسط الدخل الفردي ، ووجود البطالة الموسمية والمقنعة ، وانخفاض مستوى الخدمات الثقافية والصحية ، وتدعيم مشروعات تعمير القرى وإعادة بنائها ؛ ومحاولات تدبير الاموال اللازمة لذلك .
  - (٢) التخفيف من عوامل الجذب في العاصمة ؛ ويتحقق ذلك عن طريق وسائل منها :
- (أ) التخفيف من مركزية الإدارة سواء في القطاع العام والحكومي والشركات الخاصة . وتخفيف عدد العاملين في الدواوين العامة ، ونقل العدد الزائد منهم إلى المراكز والقرى ، والتركيز على توسيع اختصاصات أجهزة الحكم المحلي .

(١٧) لدرة المساكن الشعبية والبيوت العشوائية في مصر ، المنشورة في جريدة الاهرام في ١٢/١٢/١٩٨٥ ص ٦ .

(ب) الاتجاه إلى التخفيف من تركيز معظم الخدمات الثقافية والترفيهية في المدن ، ونقل نشاط بعض الفرق المسرحية إلى القرى ، والعمل على إيجاد حركة ثقافية محلية عن طريق أجهزة وزارة الثقافة ووزارة الشؤون الاجتماعية ، وكذلك الارتفاع بمستوى الخدمات الصحية المتخصصة في المحافظات ، ونص الأمر بالتدبير لباقي الخدمات .

(ج) الاتجاه إلى عدم تركيز المصانع الحديثة وبخاصة المدرجة في خطط التنمية الاقتصادية في العاصمة ، والعمل على تحقيق عدالة توزيعها بين المحافظات ، إذ من الملاحظ أن إنشاء مصنع أو قيام صناعة جديدة في الريف يعمل على تثبيت قوة العمل في بيئتها ، واستغلال فائض الأيدي العاملة في الزراعة ، والارتفاع بمستوى مهارتها وكفاءتها الانتاجية مما يؤدي بالتالي إلى رفع الكفاءة الانتاجية ، ويعطي فرصا للأجيال الجديدة في الريف في دخول قطاع الصناعة في من صغيرة قادرة على الاستيعاب والتكيف للعمل الصناعي .

(د) الاتجاه نحو التركيز في إنشاء الجامعات الجديدة في العاصمة وتدعيم الجامعات الإقليمية حتى تستطيع أن تستوعب الأعداد المناسبة من طلاب المحافظات ، وبهذا يمكن تخفيف العبء على الجامعات في العاصمة .

(هـ) اجراء مزيد من الدراسات الاجتماعية والتنسيق للهجرة لتحديد حجم الهجرات واتجاهاتها ودوافعها ، وخصائص المهاجرين الديموجرافية والاجتماعية والنفسية .

٣.١.٦ ولكي يتم التخفيف عن القاهرة ، والحد من اثر الهجرة السكانية إليها ينبغي توجيه الانتظار إلى التوسع في إنشاء المدن الجديدة على أن يراعى في تحديد مواقع هذه المدن أن يتم في ضوء دراسة تخطيطية وتصور شامل لرسم خريطة جديدة لمصر ، ومع ادخال العوامل الآتية في الاعتبار :-

- أ - إمكان تزيدها بالمرافق بطريقة اقتصادية .
- ب - أن تسمح طبيعة التربة وطبوغرافية الموقع بالبناء اقتصاديا .
- ج - أن تتواجد المحاجر قرب أماكن العمل كلما أمكن ذلك .
- د - أن يتم تحديد مساحة كل مدينة في ضوء دراسة متكاملة للمقومات الاقتصادية للمدينة وطبيعتها واستعمالات الأراضي بها ، وإمكانيات نموها في المستقبل .<sup>(١٨)</sup>

وبالنسبة للمدن الجديدة فقد استقر الرأي على إنشاء سبع مدن جديدة على النحو التالي :<sup>(١٩)</sup>

المساحة المقررة تعميرها خلال الخطة الأولى	الأراضي اللازمة للبناء	المدينة
٧٠٠	٥٣٠٠	مدينة ١٠ رمضان
٨٠٠	٢٦٠٠	مدينة ١٥ مايو
٥٠٠	٥٠٠٠	مدينة السادات
٧٠٠	٣٧٥٠٠	العامة
٤٠٠٠	١٠٠٠٠	٤ مدن جديدة في إقليم القاهرة الكبرى
٥٠٠	١٠٠٠	مدينة الفيوم الجديدة
٧٢٠٠	٢٧٦٥٠	المجموع بالفدان

وحتى يمكن الإسراع في تعمير المدن والبيئات الجديدة ، وتشجيعا للمواطنين على الإقامة بهذه المدن وإقامة المشروعات الجديدة بها ، أو نقل بعض الأنشطة القائمة إليها من المناطق المقرر إعادة تخطيطها - فإنه يلزم تقرير عوامل لجذب السكان لهذه المدن وذلك بوضع التشريعات المشجعة مثل الإعفاءات الضريبية والمقارفة لفترة محدودة . وكذلك وضع نظم للموافز لراغبى السكنى في هذه المدن مثل إتاحة السكن المناسب بأجبار مخفض أو منح بدلات للعاملين الذين يقومون بهذه المدن<sup>(٢٠)</sup> ..

١.٦.٤ وتشكل النظافة العامة أحد المظاهر الرئيسية التي ينبغي توفرها لبيئة المدن وجوها ، ولذلك أصبحت حماية البيئة وجو المدينة من التلوث من أهم ما تسعى إليه الهيئات المسؤولة عن صحة سكان المدينة . وأخطر مظاهر تلوث البيئة في المدينة

(١٨) وزارة الإسكان ، تقرير اللجنة الفرعية للأراضي ، ١٩٧٩ ص ٦ .

(١٩) المصدر نفسه ص ١٠ .

(٢٠) المصدر السابق ص ١١ .

تتمثل في مدخلن المصانع والسيارات . وقد أثبتت الدراسات البيئية الحديثة أن مخفنة على ارتفاع ٥٠٠ متر تسبب تلوثا بالجو بنسبة ١ إلى ١٠ آلاف والأقل تسبب تلوثا بنسبة ١ : ١٠٠٠ .

ويعتبر تلوث البيئة من أصعب ما تواجه المدن في البلدان النامية بوجه عام ، وتزداد خطورتها حينما تتراكم التلغيات في الشوارع وتطفح المجاري ودورات المياه . وقد تسبب للطريقة البدائية في التخلص من التلغيات في الحياة في المدينة ، وكثيرا ما تؤدي إلى انتشار الأوبئة ونفسي الأمراض مما يهدد الصحة العامة لسكان المدن .

وبالنسبة للقاهرة يرتبط بالتطوير التخطيطي ضرورة العمل على حماية بيئة القاهرة من التلوث . ولقد نوقش هذا الموضوع في الندوة المشتركة بين قيادات الحكم المحلي في مصر والمانيا الاتحادية ، وفي هذه الندوة أعلن أمين عام وزارة الحكم المحلي ورئيس الوفد المصري في الندوة أن الحكومة أنشأت جهاز الحماية البيئية في مجلس الوزراء ، كما خصصت ١٥ مليونا من الجنيهات لتمويل البرنامج الوطني لبحوث ودراسات حماية البيئة الذي تتولى أكاديمية البحث العلمي تنفيذه واتفق على عدد من المقترحات من أهمها : ١ - تطوير أسلوب الفحص الفني للسيارات وتوفير الأجهزة اللازمة لقياس الملوثات في الملام ، والتقيام بحملات تفتيش على الطرق لتسجيل درجة تركيز مؤثرات التلوث في غاز العادم عند الفحص . وفي القاهرة الكبرى وحدها يتحرك نحو مليون سيارة تنفث سموها بلا رفاة ، ويقدر استهلاكها من الوقود بحوالي مليون طن سنويا تنتج ما يعادل ١٦٠ ألف طن من العوادم التي تعرف طريقها بسهولة إلى الجو وصنوبر التلوث .

٢ - إعطاء أولوية لاتوبيسات النقل العام في شوارع منطقة وسط القاهرة ، وتخصيص حارات لها تمنع منها السيارات الخاصة ، حتى يمكن تحقيق فكرة إخلاء بعض شوارع وسط المدينة نهائيا .

٣ - إقامة جراجات متعددة الطوابق لانتظار السيارات تحيط بمنطقة وسط المدينة ، بحيث يسهل على أصحاب السيارات الخاصة استخدامها وتركة سياراتهم واستعمال وسائل نقل عامة : أتوبيس مكرويس ، للانتقال وسط المدينة ،

٤ - العمل على نقل الرورث الصناعية إلى مناطق خارج المدينة ووضع مرشحات على مدخلن المصانع .

٥ - مراعاة التخطيط العمراني والصناعي المعلوم عند إنشاء المناطق الصناعية بالمحافظات بهدف تجميع مصادر تلوث ثابتة في منطقة واحدة تؤدي إلى تدهور الجو أو إلى تفاعل الملوثات مع بعضها مما يسبب مزيدا من الأضرار .

٦ - زيادة المساحة الخضراء في المنطقة السكنية والمباين والشوارع وتعميمها بالجهود الشعبية أمام المساكن .

٧ - ضرورة تخلص نهر النيل من التلغيات<sup>(١)</sup>...

## ٢٠٦ في المجال الاقتصادي الفني :

١٢-٦ قامت اللجنة الفرعية للأراضي التي شكلتها وزارة الإسكان بمصر (١٩٧٩) ضمن لجنة وضع سياسة قومية للإسكان بدراسة موضوع أراضي الإسكان والسياسة العامة لها وذلك بهدف تقديم الاقتراحات الخاصة بتنظيم عملية استخدام الأراضي عن طريق تنظيم عملية الإمتداد العمراني مما يؤكد كفاءة الاستغلال والتشبي مع التخطيط العام ، وتنظيم عملية مساهمة الدولة في مشروعات التخطيط والإسكان والمرافق العامة .

وتقوم سياسة استخدام الأراضي العمرانية واستغلالها في رأي اللجنة المشار إليها على أساس : أن الأرض العمرانية لا يجب النظر إليها كسلعة يترك تحديد قيمتها وللتعامل فيها لعوامل السوق الحرة لأسباب عديدة :-

أولا : أن قيمتها لا تعتمد فقط من ناحيتها لكم والجودة كأي سلعة أخرى لأنها تعتمد إلى حد كبير على ما يحيط بها من عمران ، وما يصل إليها من مرافق وموقعها بالنسبة للمنشآت الأخرى والتحصينات التي تطرأ عليها والتي تعطىها صفة الاستخدام الجماعي مما يدعو إلى معاملتها كسلعة عامة بجانب كونها ملكية فردية .

ثانيا : عدم توفر المرونة في التصرف فيها حيث أن عمر المنشآت التي تقام عليها يصل إلى عشرات المنين ، وليس من السهل تغييرها إذا ما تبين عدم كفاءة استخدامها ، أو إذا ما تطلب للسوق استعمالا آخر لها ، وبذلك تعتبر الأرض سلعة مجمدة لا تنطبق عليها قوانين السوق الحرة .

ثالثا : أن الأرض سلعة غير منقولة بمعنى أنه لو زاد الطلب عليها في مكان ؛ وبكر العرض منها في مكان آخر ، فلا يمكن نقلها لمواجهة الطلب عليها . وبذلك يجب النظر إلى كل قطعة أرض والتصرف فيها على حدة طبقا لمتواعها ، وعلى أنها السلعة الوحيدة المتاحة من نوعها .

ومن ذلك ينضح أن المصلحة العامة وكفاءة الاستعمال تقتضي أن يكون استخدام الأراضي العمرانية واستغلالها طبقا لمخططات عامة تعتمد على الدولة بهدف تحقيق المصلحة العامة بجانب المصلحة الذاتية<sup>(٢)</sup>.

ولقد اقترحت اللجنة المشار إليها بالنسبة لأسلوب التصرف في أراضي الدولة والقطاع العام أن يرق التمييز بمراعاة النواحي الاجتماعية ، وبما يحق للتكافل الاجتماعي بين المواطنين بحيث تتحمل الأراضي المخصصة للإسكان فرق المتوسط والفائز

(٢١) باشا ، محمد ، رسالة ... جريدة الأهرام في ١٩٨٥/٢/٢٤ ص ٦ .

(٢٢) وزارة الإسكان ، السياسة القومية لمواجهة مشكلة الإسكان ، ملحق ٣ تقرير اللجنة الفرعية للأراضي ، نوفمبر ١٩٧٩ ص ٢ .

والاداري والمشروعات السياحية جزءاً من الاعباء التي تتحمل بها أراضي اسكان الايواء والاسكان الاقتصادي ... هذا ويستغل الربح الناتج عن بيع الأراضي التي تخصص للسكان فوق المتوسط والفقر والمشروعات السياحية والاستثمارية والاسكان الاداري في مواجهة المجز في مقابل الانتفاع بأراضي الايواء والاسكان الاقتصادي<sup>(٢٣)</sup>.

ويشكل ثمن الأراضي التي تقام عليها المساكن قسماً مهماً من ائمتها ويبدو لثر هذا العامل يوضح في المدن أكثر من القرى ، بحيث يلاحظ أن أسعار أراضي البناء قد ارتفعت في المدن بوجه عام ، وفي القاهرة بوجه خاص بشكل واضح ، وما تزال في اطراد في الزيادة مستمر حتى وصلت إلى ارقام خيالية . وفي سبيل تخفيض ثمن الأراضي تظهر أهمية الحلول الآتية ، ويمكن الافادة منها في مواجهة مشكلة الاسكان في مدينة القاهرة :-

أ - منع انشاء الصناعات الكبيرة الجديدة من التركز داخل المدينة ، ونقل كل ما يمكن نقله من التمدن منها إلى مراكز مناسبة بعيدة عن المدينة ، وهذا الحل يجب أن يراعى عند النظر في إعادة تخطيط المدينة ، وبالتالي لا يجوز إنشاء هذه الصناعات على هذه الأرض المخصصة للبناء ويمكن توفير مساحات من الأراضي التي تشغلها هذه المنشآت الصناعية .

ب - البحث في إمكان إصدار تشريع لتثبيت سعر الأراضي المخصصة للبناء ، لمدة لا تقل عن عشر سنوات ، سواء تلك التي تملكها الدولة أو الأفراد ، وهذا الأمر تقبله إنجلترا منذ سنة ١٩٤٧ حتى الآن . ولو أن فاعلية هذا التشريع موضع شك ، حيث أن التحايل على التشريع يكاد أن يصبح نمطاً من السلوك الشائع ، وذلك بالقياس إلى تحديد ايجارات وأسعار الأراضي الزراعية .

ج - تملك المساكن دون مقدم ، أو بمقدم مقبول ، خاصة في المناطق الجديدة ، حيث يمكن إقامة عدة تجمعات سكنية على ثلاثة مستويات متدرجة ، ويكون التمويل عن طريق طرح أسهم تسترد قيمتها بعد فترة من حسيلة الاجار الذي يعد في نفس الوقت جزءاً من قسط التملك ( الفراء عن طريق الاستئجار ) .

د - تشجيع المملكات التعاونية للأراضي التي تقام عليها المساكن التي يمكن أن تشارك أكثر من عائلة في بنائها . ومن خلال هذا النوع من الملكية يملك الفرد أو العائلة شقة خاصة ، ويسهم في نفقات صيانة المبنى ، والملكية المشتركة للأرض . ويبرر هذا التشجيع للملكيات التعاونية أن الهيئة العامة لتعاونيات للبناء والجمعيات التعاونية للأسكان يقع عليها عبء ضخم ومملولة كبيرة في حل أزمة الاسكان . ولذلك اقترحت لجنة السياسة القومية لمواجهة مشكلة الاسكان ( اللجنة الفرعية للأراضي ) تخصيص نسبة معينة من مساحات الأراضي التي تخصص للسكان الاقتصادي والمتوسط ولكن ٢٥٪ من جملة المساحات المخصصة مع تحديد السعر بحيث لا يشمل أية نسبة للربح ، وذلك تشجيعاً لهذه الجمعيات على أداء دورها في حل أزمة الاسكان<sup>(٢٤)</sup>.

هـ - ولتفادي ذلك نقتراح اللجنة المشار إليها ، تشكيل لجنة مركزية لوضع قواعد لتسعير الأراضي ، ويكون تبسيطها لوزارة الاسكان تكون مهمتها وضع قواعد تسعير جميع الأراضي التي تملكها الدولة والمحافظة والقضاء العام ، وتشكل اللجنة من عناصر ذات خبرة بتكاليف الأراضي ومراقبتها وخدماها ، ويكون تنفيذ هذه القواعد عن طريق لجان بالمحافظات تمثل فيها الجهة التي تسعر أراضيها ، وتكون قرارات هذه اللجان نهائية وملزمة<sup>(٢٥)</sup>...

و - اجراء دراسة للأراضي التي تشغلها الانشطة العسكرية داخل الكتلة العمرانية ، وفي مناطق الامتداد لمدينة القاهرة نهائية ، بهدف إمكانية التخلي عن جزء من هذه الأراضي لتشاط الاسكان ، وذلك على ضوء الاحتياجات العسكرية الفعلية .

ز - اجراء دراسة لأراضي المقابر الواقعة داخل المدينة وإيقاف الدفن فيها لفترة زمنية مناسبة ، مع ايجاد أماكن بديلة مناسبة خارج نطاق القاهرة ، والانتفاع بهذه الأراضي في مشروعات الاسكان خاصة أن معظمها قريب من المرافق العامة . وهذه للدراسة ينبغي أن تضع في اعتبارها كل الظواهر والعوامل الاجتماعية والاقتصادية التي ترتبط بإنشاء هذه المقابر .

ح - تخصيص أرض من الدولة إما بالمجان أو بالحكر لمدة خمسين عاماً تمنح للمشتريين الذين يرغبون في إقامة مساكن اقتصادية أو شعبية ، أو بالجار رمزي ، وهذا يوفر ٢٠٪ على الأقل من اجمالي التكاليف ، مما يكون له اثر واضح في تحقيق الفائدة للمستثمر . ط - ولترشيد استخدام الأراضي ينبغي الاهتمام بالمرافق باعتبارها عنصراً أساسياً من عناصر السياسة القومية لحل مشكلة الاسكان ، ذلك لأن الوحدة السكنية التي لا تتوفر لها المرافق الأساسية تشكل في حد ذاتها مشكلة وتشتمل المرافق الأساسية على جميع الاجهزة والشبكات الرامية إلى اوصول الناس أو الخدمات أو الطاقة أو المعلومات إلى الممكن ، أو نقلاً منه ، مثل مرافق المياه والصرف الصحي والانارة والطرق والنقل والتلفونات .

ويتم الترشيد عن طريق تدعيم محطات المياه الحالية ، وتنفيذ أعمال الاحلال والتجديد بها لرفع كفاءتها والمحافظة على طاقاتها ، وزيادة الطاقة الانتاجية للمياه لمواجهة الاحتياجات الحالية والمستقبلية اقياً - بإنشاء عمليات مياه جديدة وتوسيع عمليات قلعة - أو رأسياً بالاستفادة بالميز الناح لبعض العمليات القائمة وتطويرها وزيادة معدلات انتاجها بتكاليف أقل نسبياً . والعمل على الحد من المياه الضائعة دون استعمال داخل الوحدات السكنية والمباني والخلفيات العامة . ويدل على ذلك ما يلاحظ من نسبة الفاقد الكبيرة من جملة المياه المنتجة<sup>(٢٦)</sup> .

(٢٣) للمصدر نفسه ص ٣ .

(٢٤) المصدر السابق ص ٢

(٢٥) المصدر السابق ص ٤

(٢٦) لظر : وزارة الاسكان ، تقرير لجنة المرافق ١٩٧٩ ص ٤ .

٢.٢.٦ ولقد زادت في السنوات الأخيرة تكاليف البناء زلزلة ملحوظة ، ومواء في ذلك للمشروعات الاسكانية التي يقوم بتشويدها القطاع العام والخاص . ولقد كان من المفروض الا يكون الارتفاع في تكلفة المباني التي يقوم بها القطاع العام كبيراً يرهق ميزانية الدولة من جهة ، ويهرق ايضاً كامل من يستفيدون من هذه المباني من جهة أخرى . ولكن الملاحظ هو ارتفاع تكاليف البناء في القطاع العام حيث أكد تقرير لجنة مجلس الشورى أن تكاليف البناء لشركات القطاع العام قد ارتفعت بمعدلات كبيرة ، بحيث أصبحت تكلفة المتر المربع في مباني القطاع العام أعلى من التكلفة المماثلة لشركات القطاع الخاص ، وتتمثل اسباب ارتفاع تكاليف البناء بواسطة جهاز المقاولات العام في ان للجهاز ليس في الواقع جهازاً عاماً ، وإنما هو مزيج من القطاع العام والخاص ، حيث يتم تنفيذ جزء كبير من عمليات البناء التي يقوم بها عن طريق المقاولات من الباطن التي يقوم بها القطاع الخاص . وتكمن خطورة مقاولات الباطن في تعدد الوسطاء الذين يتم قيامهم بالتنفيذ ، وهذا يعني تمدد بنود الربح ، وبالتالي ارتفاع التكاليف ارتفاعاً كبيراً بالإضافة إلى ان التعامل بين القطاع العام والخاص في هذا المجال يخلق المناخ الذي يساعد على التلاعب في بنود التكاليف<sup>(٢٧)</sup>

ومن الحلول التي يقترحها الخبراء المعماريون ضرورة العمل على تخفيض تكاليف البناء وترشيدها استخداماً ، ولكن تطبيق هذا الحل في مجال ترشيدها الاسكان يقتضي ضرورة اجراء تطوير في التصميمات واسلوب الانشاء الحالي للمساكن الاقتصادية ، ومن المشاكل المقترحة في هذا المجال : تطبيق نظرية التوفيق القياسي لمكونات المبني بحيث تكون هناك وحدة ثابتة في التصميم ، وتطبيق نظرية التوحيد القياسي لكثير من العناصر المعمارية في المبني مثل نجارة الابواب والنوافذ والدرابزين والارضيات والادوات الصحية ، واستخدام الوحدات البنائية الكبيرة مابينة التجهيز مثل وحدات البلوكات الخرسانية للحواسط الخارجية والداخلية ، وبلاطات الاسقف والكمرات ، وغيرها من الوحدات التي تعد داخل المصنع ، ويمكن نقلها وتركيبها مباشرة .

ويمكن كذلك تنفيذ طريقة وحدات المنافع المشتركة وهي عبارة عن مجموعات خاصة تجمع موابير كل من مياه الشرب ، واسلاك الكهرباء والتليفونات في التصميمات المعمارية لتحل محل جميع موابير تلك المنافع . كما يمكن أن يتم تصميم المباني على اساس تحقيق أكبر فائدة ممكنة من كل جزء من المساحة الموجودة ، والتوفير قدر الامكان من كل جزء لا فائدة مباشرة منه ، وذلك عن طريق الاستفادة من مبدأ تعدد نوع الاستعمال لتحيز الواحد كلما كان ذلك ممكناً ، ففي بعض الحالات يمكن الجمع بين غرفتي الجلوس والطعام ، أو الجمع بين المطبخ وغرفة الطعام ، وإعادة للنظر في اسلوب التثبيت مع التصميم ، وذلك لاحتمال تأثيره على شكل وترتيب البناء النهائي ، ولما يمكن أن يؤدي إليه مثل هذه الدراسة من توفير بعض المساحات التي قد لا تحقق فائدة بالنسبة للفرض الاصلي للبناء . وثمة اجراء لا يقل أهمية عما سبق ونز تأثير واضح على حل مشكلة الاسكان ، وهو ضرورة فرض الرقابة الحكومية الفعالة على توزيع مواد البناء ، وضمان الاستفادة الحقيقية منها في اعمال الانشاءات الملمة بشكل يكفل عدم التلاعب في اسعارها مما يرفع من التكلفة الفعلية للبناء .

٢.٢.٦ ومن الحلول المواجهة للمشكلة العمل على ترشيدها مصادر تمويل الاسكان وهذا التمويل له صور وأساليب تختلف من مجتمع لآخر وهي :

التمويل الداخلي ( الخاص والعام ) والتمويل الخارجي والدولي :

أ . التمويل الحر والخاص :

وفيه يتم تمويل مشروعات الاسكان عن طريق قيام الافراد بأنفسهم باستثمار أموالهم الخاصة في مشروعات اسكانية يؤجرونها لغيرهم . وتحاول الحكومات كي تتلافى لحاجم الافراد والشركات الرأسمالية عن المغامرة بأموالهم في مثل هذه المشروعات . أن تقوم بتشجيعهم ببعض أنواع المساعدات كي يسهموا في حل مشكلات الاسكان ومن ذلك :

(١) تخفيض بعض الضرائب والرسوم الجمركية التي من شأنها تنزيل تكاليف البناء وتشجيع المقادير عليه ، وتقديم مساعدات معينة لصناعات مواد البناء والشركات الانشائية لتضمن لها ارباحاً تساعد في تحديد اسعارها ضمن حدود معقولة ، وتقديم قروض لأجل طويل وفوائد محدودة للأفراد والشركات التجارية والجمعيات التعاونية التي تأخذ على عاتقها انشاء المساكن بمقتضى شروط توافق عليها الحكومة .

(٢) ولكي يسهم هذا الاسلوب من التمويل في حل مشكلات الاسكان في القاهرة يمكن أن يضاف إلى اساليب التشجيع السابقة الاهتمام بامسهم المصريين الذين يعملون في الخارج خاصة في البلاد العربية المنتجة للثبترول ، وذلك عن طريق توجيه جزء من مدخراتهم لتمويل اقامة وحدات سكنية ، ولتيسير الحصول على مستلزمات البناء سواء من الداخل والخارج ، على أن تحدد القيمة الاجارية على اساس عادل يراعي التوفيق بين منفعة المالك والمستثمر في الوقت نفسه .

(٣) ولقد تقدم البنك العقاري باقتراح حل يمتد على الحوافز المتصلة بالاسكان في حد ذاته والاهتمام بنظام اخراج اسكاني يعتمد أساساً على وجود وحدات سكنية .... تتوافر له مقومات النجاح المختلفة طالماً أنه يضمن حصول المودع على سكن في خلال مدة لا تزيد عن ثلاث سنوات ، وحق المودع في هذه الفترة في الحصول على فوائد على ايداعه ، وحق المودع في سحب وداعه في أي وقت ، وفي هذه الحالة لا يكون له الحق في الحصول على سكن ، وإنما لا يفقد حقه في الحصول على فوائد<sup>(٢٨)</sup>

(٢٧) السباعي ، ليبي : أول تنفيذ قصدي لأزمة الاسكان ، جريدة الاهرام في ١٩٨٤/٦/٣٠ ص ٧ .

(٢٨) وزارة الاسكان المساهمة للتمويل لمواجهة مشكلة الاسكان ملحق ٧ تقرير للجنة الفرعية للتمويل ، نوفمبر ١٩٧٦ ص ٢٨ .



(٤) ومن بين ما يميز التمويل الخاص كذلك إعطاء القائمين بتشييد الاسكان الاقتصادي والشعبي الأولوية في الحصول على مواد البناء بأبصار اقتصادية ، والإعفاء من الضريبة العقارية وضرائب الدخل ، وتوفير التسهيلات والقروض العقارية بقواعد متميزة ، مع تقرير الإعفاء من رسوم الشهر وأجراماته التي تختلف وفقاً لطولها ، كذلك السماح لهؤلاء باستغلال بعض من المساحات سواء اراض أو مبان في اسكان غير اقتصادي ، أو اغراض تجارية أو صناعية ، مع وضع الضوابط اللازمة التي تتوافق مع الصالح العام .<sup>(٢٩)</sup>

ب - ويقوم التمويل العام أو الحكومي على أساس تولي الحكومات تدبير الأموال اللازمة لتمويل المشروعات الإسكانية الكبيرة ، ويقصد من ذلك محاولة لحل مشكلات الإسكان بدراسة موضوع الدعم الإسكاني ، ويستخلص من هذه الدراسة<sup>(٣٠)</sup> ، التي قامت بها اللجنة رصد مبالغ في ميزانية الدولة لهذا الغرض ويتم المشروعات عن طريق المؤسسات العامة . وهذا الأسلوب له مزايا وإمضاة في تحقيق مشاريع الإسكان العامة التي تستهدف النفع العام ويتوقف نجاح مشروعات الإسكان العامة على مدى توفر جهاز صالح من الخبراء ذوي النزاهة المطلقة والقدرة على خدمة الشعب وإدراك حاجاته الحقيقية ، وكذلك يتوقف نجاحها على مدى وعي المواطنين بمصباتها .

ومن أهم مصادر التمويل ما يمكن ان يطلق عليه « الدعم الإسكاني » . وقد قامت اللجنة الفرعية للتمويل المتفرعة عن لجنة وضع السياسة القومية لمواجهة مشكلة الإسكان بدراسة موضوع الدعم الإسكاني ، ويستخلص من هذه الدراسة<sup>(٣١)</sup> ، التي قامت بها اللجنة أن الدعم الإسكاني لا تكاد تثار منه أي بلد ، وهو أمر يتعين أن تقوم به السلطات الحكومية لمعاونة محدودي الدخل . ويختبر من الواجهات الاساسية إزاء تلك الطبقات ومن ثم فهناك الكثير من الاعتبارات التي تستلزم وجود دعم إسكاني في مصر ... وبالتالي يكون الأمر مركزاً في ترشيده ... يتوقف عليه فائدة الوحدات الإسكانية لمحدودي الدخل فالطلب على الإسكان يتركز في فئة محدودي الدخل مما لا يقل نسبته عن ٧٠٪ ، ومن ناحية أخرى فإن ما يمكن أن يخصص من دخول هذه الفئة للإسكان لا يصل إلى حدود التكاليف الحقيقية للوحدة ... وعلى هذا فإن المشكلة هنا لا تمثل قط في مبدأ الدعم وحيويته ، وإنما في اتساع نطاقه وشموله بما يتعين أن يؤخذ ذلك في الحسبان لدى تحديد أسلوبه ووسائله ...

ولقد أوضحت اللجنة المشار إليها أهمية وضع ضوابط للدعم الإسكاني حتى يكون فعالاً ومؤثراً منها ألا يؤدي ... إلى تحميل الميزانية العامة بأعباء إضافية ، وألا يترتب على تطبيق لسياسات الدعم آثار تتعارض مع الأهداف الاقتصادية في مجموعها . وترى أنه قد يكون أكثر توافقاً مع امترافجية التمويل في مجموعها اتجاه آثار الدعم إلى دفع الحوافز الاستثمارية نفسها في الإسكان الاقتصادي عن أن يكون في شكل إعانة نقدية لمحدودي الدخل . وأن تتوفر الدقة في اختيار أساليب الدعم على النحو الذي يؤدي إلى اتجاه آثاره إلى الفئات التي شرع من أجلها ، وبما يتوافق وقدراتها على الدفع . كما أن من المرغوب فيه أن يكون حجم الدعم تنازلياً بزيادة متوسط دخول الأفراد على مر السنين<sup>(٣٢)</sup>

أما من حيث وسائل الدعم الإسكاني الحالية فتتمثل في منح اراض للهبات وللحفاظات بأسعار رمزية ، وتحديد حق الانتفاع ( الإيجار ) بما يقل عن السعر الحقيقي ، وبيع وحدات سكنية بأقل من تكاليفها الحقيقية ، ومنح قروض بأسعار فائدة مخفضة ، والاستفادة بمواد بناء مدمجة . وترى اللجنة المشار إليها أنه لا توجد أصصاءات متحلة عن حجم الدعم الإسكاني الحالي ، ولكن اذا اخذنا في الاعتبار الإسكان الذي أقامته الدولة سواء لهيئاتها المركزية والمحلية وشركات القطاع العام ، يتبين لنا أن حجم الدعم ليس قليلاً ، وإن كان اثره ليس واسعاً .

وفي رأي اللجنة كذلك أن الدعم الإسكاني عموماً لم يتم على سياسة تخدم أهدافاً محدودة . كما لم يتحقق التناقص بينه وبين اتجاهات الإسكان ككل . وقد اشارت اللجنة إلى المآخذ على الدعم منها :-

- ١ - أكثر المظاهر بروزاً في اتجاهات الدعم يتمثل في عدم انصراف آثاره إلى الفئات التي شرع من أجلها وهم محدودو الدخل ، فالإجراءات مثلاً في الإسكان الشعبي حددت بمالاً يتوافر والقدرة على الدفع ، فهو يفضى إلى حد كبير بمعنى أن الدعم أكبر مما يجب مما كان يمكن أن يقدم مجموعة أكبر من محدودي الدخل ، عما لو كان الأمر على غير ذلك .
- ٢ - ويرتبط بما تقدم ، أنه لم يراع في سياسة الدعم للإسكان الشعبي المحافظة على الأصول نفسها المتمثلة في الوحدات الإسكانية ، فالسكان لا يلتزم بشكل محدد ومنظم بعمليات الصيانة مما أدى إلى انخفاض وضوح في العمر الإسكاني لتلك الوحدات .
- ٣ - لم يؤخذ في الاعتبار تحقيق التوافق بين مصادر الدعم والأهداف الاقتصادية ، ونعني بهذا أن الأمر قاصر على إدراج الاعتمادات في الموازنات الحكومية لاتشاء المسكن في تلجيرها أو تملكها بأسعار مخفضة ، وبهذا تتحمل الموازنات العامة ضمتنا بالدعم<sup>(٣٣)</sup> .

وفي ضوء ما تقدم فإن اللجنة تقترح إعادة النظر كلية في سياسة الدعم إزاء الوحدات للزمع انشاؤها خلال الخطة الخمسية وترى أنه لكي يتحقق ترشيده الدعم الإسكاني يجب أن يكون قائماً على الامس التالية :

(٢٩) المصدر نفسه ص ٤٠

(٣٠) المصدر السابق ص ٥٣ - ٥٤

(٣١) المصدر السابق ص ٥٤ - ٥٥

(٣٢) المصدر السابق ص ٥٦

١ - أن تكون مصادر الدعم دلخلة في إطار الموارد الحقيقية لتمويل الخطة الاسكانية ، وباعتبار أن توجيه الدعم من ممولة السلطات الحكومية ، فإن من المفروض أن يكون هناك صندوق ، أو حسابات مخصصة لهذا الغرض توجه إليها الموارد من المصادر المختلفة الخاصة بالاسكان ....

٢ - تحديد حجم الدعم واتجاهاته المختلفة بما يتوافق والاحتياجات وبما يعتبر مكملا بصفة منتظمة للفرق بين التكلفة وبين المحصل من محدودى الدخل بكافة مسوره ، حتى يمكن أن تتوافر تدفقات مالية منتظمة تغطي الاتجاهات الاستثمارية وتضمن دوران رأس المال .

٣ - أن ينصرف أثر الدعم إلى الفئات التي شرع من أجلها ، وبما يتواءم وقدراتهم على الدفع .

٤ - ألا يكون للدعم قلصرا على مجرد تخفيض اسعار الوحدات المعروضة ، وإنما بالإضافة إلى ذلك يوجه للمساهمة في دفع الحوافز الاخرية والاستثمارية الموجهة للاسكان الاقتصادي والشعبي بالمقارنة بالاسكان الفاخر<sup>(٢٣)</sup>....

ولتحقيق ذلك يمكن أن تتخذ من أساليب الدعم ما يتمثل في صورة دعم المستلزمات السلعية الموجهة للتشييد الاسكاني ، وهو يستهدف اساسا تشجيع الاستثمارات في الاسكان الاقتصادي والشعبي من ناحية ، والتكاليف التي يتحملها المستثمر مضافا إليها عوائد استثماره ، بما يتناسب وقدرات محدودى الدخل على الدفع ، ولا يشترط بطبيعة الحال أن يصل الدعم إلى الحد الذي يغطي فرق التكاليف بالكامل ، إذ توجد وسائل أخرى تمكن من الوصول بعوائد الاستثمار إلى المستوى المطلوب ، والتي تتمثل اساسا في اعطاء الاراضي مقابل حق انتفاع أو بأسعار مفضضة<sup>(٢٤)</sup>

كذلك تقترح اللجنة اسلوبا آخر يتمثل في الدعم المباشر في الانفاق الاسكاني ، الذي يتجه إلى قيام الراغبين في الحصول على اسكان اقتصادي بإبداء جزء من نفولهم في حسابات مخصصة لشراء وحدات اسكانية على أن تكمل بنسب معينة بواسطة السلطات المسؤولة تدعم عندما تصل إلى حد معين<sup>(٢٥)</sup>

### ٦ - ٣ - في المجال الاجتماعي التنظيمي :

١٠٣٦ ومن الحلول الهامة تدعيم دور الاسكان التعاوني في مواجهة المشكلة إذ تمثل هيئة تعاونيات الاسكان وضعا له أهمية في توجيه الدعم أساسا إلى بعض الفئات للقادرة على تحقيق فوائد انخارية وتوجيهها إلى الاستثمار في الاسكان المتوسط . وقد يكون في اتجاهها إلى القيام بالتشديد وتوزيع للوحدات الاسكانية على محدودى الدخل بأقساط مميزة تطور واضح وأن اعد هذا النشاط أقرب إلى شركات الاسكان .

وبعد الأمر له أهميته خاصة وأن قطاع تعاونيات البناء يمثل حاليا ١٧٠٠ جمعية تعاونية للاسكان تبلغ قيمة القروض المقدمة لها ١٠٠ مليون جنيه . وتقوم في الوقت الحالي وزارة الاسكان مشتركة مع الاتحاد التعاوني وهيئة تعاونيات البناء بدراسة شاملة لكل ما يتمثل بإداء تعاونيات البناء في مصر . وتهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على المعوقات التي تواجه هذه التعاونيات ، خاصة ما يلاحظ على بعض هذه الجمعيات التعاونية للاسكان من بطء في تنفيذ ما تعهدت به لأعضائها ، أو ما تواجهه من انحرافات أدت إلى حل مجالس إدارات بعضها ، مما يؤثر بدوره على مصالح الآلاف الذين ينتظرون إتمام المسكن التعاوني . ومن المنتظر أن تسهم نتائج هذه الدراسة في اكتشاف ما يمكن أن يؤدي إلى تيسير الإجراءات ، وبالتالي دفع حركة البناء التعاوني في إطار من اللامركزية<sup>(٢٦)</sup>

ولكي يتحقق ترشيد دور الاسكان التعاوني ويحقق أهدافه يمكن أن تتحقق مواجهة مشكلة الاسكان للتعاوني بالآفراحتات العلاجية التالية :-

١ - أن ينقل حق الرقابة على الجمعيات التعاونية للاسكان والتنفيذ عليها ، ومراجعة قراراتها وموازنتها للجهة صاحبة السلطة الحقيقية والفعلية في الأقاليم والأكثر التصاقا بشكاوى الناس ، والمسؤولة عن مواجهتها : المجالس .

٢ - أن تتضمن التشريعات السواعد والاحكام القانونية التي تفرض ضرورة وجود عدد معين من أعضاء الجمعيات العمومية لجمعيات الاسكان لكي يكون لنقادها مسجحا ، مع فرض غرامة لعدم الحضور بغير عذر مقبول .

٣ - أن تخفض مدة عضوية مجلس إدارة جمعية الاسكان من ٥ إلى ٤ سنوات مثلا ، وأن ينص على ألا يشغل أحد عضوية مجلس الإدارة أكثر من مرتين متتاليتين ، وبألا يعود إلى عضوية مجلس الإدارة من كان عضوا في مجلس إدارة تمت تحيته إلا بعد ٤ سنوات تالية .

٤ - أن توكل إلى الجهاز المركزي للمسابات مسئوليات مراجعة ميزانيات الجمعيات باعتباره الأكثر قدرة على احكام الرقابة المالية ، فضلا عن وجود فروع له في المحافظات ، وأن تجمع أموال كل جمعيات الاسكان في بنك واحد يراقب التصرف في هذه الاموال<sup>(٢٧)</sup>

(٢٣) المصدر السابق من ٥٧

(٢٤) المصدر السابق من ٥٧

(٢٥) المصدر السابق من ٥٨

(٢٦) تصريح وزير الاسكان المنشور في صحيفة الاهرام في ١٩٨٥/١٨ من ١٧

(٢٧) زايد ، محمد انحرافات جمعيات الاسكان : جريدة الاهرام في ١٩٨٥/٢/١٥ من ١٧

٢٠٦- كما ان الاهتمام بالعنصر البشري في مجال التشييد له أهميته في مواجهة المشكلة . إذ يتوقف نجاح التشييد كمنشآت إسكاني على العنصر البشري سواء ما كان منه في مجال المراكز القيادية التي ينبغي ان يتوفر لديها استعداد شخصي وكفاءة وخبرة تمكنها من تحقيق اهداف الخطة الاسكانية ، أو ما كان منه في مجالات التخطيط أو المتابعة أو للتنفيذ . ويمتد قطاع التنفيذ من أهم قطاعات التشييد . وتعد العمالة الحرفية والفنية للمدريين من العناصر الرئيسية في مجالات التشييد والتعمير ، وكذلك فإن العجز في هذه العمالة يعتبر من أهم المشكلات التي يتعرض لها قطاع التشييد في الوقت الحاضر ، وذلك بسبب انتقال كثير من افرادها للعمل بالدول العربية التي تتوسع في مجالات التشييد والاسكان ، وبالتالي لا بد من وجود خطة متكاملة للتغلب على مشاكل العجز في هؤلاء الفنيين والحرفيين . كما ينبغي ان تتوفر خطة للتدريب التخصصي لأعداد العناصر الاشرافية والفنية في مواقع العمل ولرفع الكفاءة الانتاجية للكوادر الفنية والمعارنة وأعداد المدربين الاخرين في هذه المجالات والاهتمام بالبطاقات التدريبية للدول المتقدمة للتدريب على أحدث وسائل التشييد والبناء . وينحصر التغلب على مشكلة العمالة الماهرة في انشاء مراكز تدريب كافية مجهزة بالمعدات والامانات اللازمة ، مع اعداد المدربين الفنيين اللازمين للتدريب وتشجيعهم بالحوافز المجزية ، والأخذ في الاعتبار عامل الوقت الذي يجب ان يكون كافيا للاتشاء واعداد العامل الماهر<sup>(٣٨)</sup>

ولقد اقترحت اللجنة الفرعية للتشييد بوزارة الاسكان وضع اسس وقواعد سليمة لأشتملة التدريب منها :-

- ١ - تقديم وتطوير جهاز التدريب ، أو تحويله إلى هيئة عامة لها شخصية اعتبارية تعمل على تنمية الموارد البشرية اللازمة للقطاع ، بحيث يكون قادرا على تحقيق أهداف توفير القوى البشرية المدربة في الوقت المناسب بالبعد المطلوب وبالمستوى اللازم ..
- ٢ - دراسة سوق العمل في الدول العربية والافريقية ومدى احتياجاتها من العمالة المصرية ، ووضع الضوابط اللازمة لتنظيم الهجرة بما لا يؤثر على احتياجات السوق المصرية واقتصاديات التشغيل .
- ٣ - تعديل ميكل التعليم بما يعمل على التوسع في التدريب الفني بالمدراس الصناعية لأعداد الملاحظين الفنيين والاهتمام بأعداد المدربين اللازمين .
- ٤ - ربط التعليم الفني والجامعي بالاحتياجات الفعلية لقطاع التشييد مع مراعاة التطوير العلمي بايجاد نظام يوفر الطبقة الاشرافية أو العنق بين المهندس والعمال والفني بمواقع العمل - وفي هذا المجال يلزم تدريس اعمال المقاولات لتكون من المواد الرئيسية التي تدرس بالكليات الهندسية والمعاهد الفنية مع التركيز على الجانب العلمي كبدية تطوير هذه المعاهد لخدمة قطاع التشييد والاسكان .
- ٥ - ادخال مواد التدريب الحرفي البسيطة في مرحلة الابتدائي والاعدادي وتدريب الطالب على الحرف والاعمال اليدوية .
- ٦ - التوسع في التدريب الذي يسبق الالتحاق بالعمل ، والتدريب المستمر على طول حياة الفرد ، من جمله اساسا للتعيين والترقية<sup>(٣٩)</sup>

٧ - الاستعانة بالقوات المسلحة في خفض تكاليف العمالة بالنسبة لمشروعات الاسكان ، وقيلما بدور فعال في تدريب المجندين على أعمال البناء ، مع الاستفادة بتجربة كوريا الجنوبية في الاستعانة بالمجندين في مراكز تشييد عسكرية ، وخاصة وان اجمالي العجز في العمالة عام ١٩٨٤ وصل إلى ٣٥٠ ألف عامل ، والمتوقع ان يزيد في عام ١٩٨٥ إلى حوالي ٤١٠ ألف عامل<sup>(٤٠)</sup>

٢٠٦-٣٠٣ كما ان تكوين اطار تنظيمي فعال للانتاج الاسكاني يسهم في مولوجة مشكلة الاسكان ، ويدفعها إلى اتباع الحلول العلمية المخططة ، ولكي تتحقق مواجهة علمية وبناءة لمشكلات الاسكان لابد من الاشارة إلى مقوم هام لنجاح الجهود التي تنصرف إلى محاولات حل هذه المشكلات ، وتتوقف هذه الجهود على كفاءة التخطيط والتنفيذ في اطار تنظيمي واضح وفعال ، ويعني ذلك وجود جهاز مركزي للتخطيط ، وأجهزة محلية للتنفيذ بحيث يمكن تحقيق المتابعة المستمرة التي تمكن بدورها من استمرار اعادة النظر في اهداف الخطة واساليب تنفيذها .

وحتى يمكن تنفيذ هذه الفكرة اقترحت اللجنة الفرعية للتمويل والتي سبقت الاشارة إليها ضرورة وجود قطاع مُمَازٍ للانتاج الاسكاني ، شأنه شأن القطاعات الانتاجية الاخرى من صناعية وتجارية ... يشمل :-

- الوحدات الصناعية اللازمة لانتاج مواد البناء .
- شركات المقاولات التي تخصص لتشيد الا مسكان الاقتصادي والشعبي .
- المنشآت المالية الكفيلة بحجب المدخرات واتاحتها لتمويل الاستثمارات المختلفة .
- أجهزة المرافق المختلفة المتصلة بالاسكان .

وبهذا فان هذا القطاع بمشتملاته يمثل الطبقة الانتاجية للاسكان الذي يتعين ان تتوفر له كافة المقومات الاساسية و... خلق هذا القطاع أمر له أهميته في حل مشكلة الاسكان في مصر . فمن طريقه يتيسر تقدير الاحتياجات وتكبير الموارد وتوجيهها ، وتوفير

(٣٨) وزارة الاسكان : تقرير اللجنة الفرعية للتشييد ص ٥٤ .

(٣٩) المصدر السابق ص ٥٥ - ٥٦ .

(٤٠) التقرير المقدم من الجامعات إلى رئاسة الجمهورية - جريدة الشرق الاوسط في ١٢/١٢/١٩٨٥ ص ٤

الإدارة الاقتصادية السليمة ليس على مستوى المشروع فقط ، وإنما على المستوى القومي في مجموعه ، ويكون متيسرا الارتفاع بمدى كفاءة التخطيط والتنفيذ<sup>(٤١)</sup>

#### ٤.٣.٦ الاهتمام بالبحوث والدراسات العلمية في مجال السكان والاسكان :

تعتبر البحوث والدراسات العلمية من أساسيات التخطيط ومعالجته المشكلات . وهذا الأمر ينبغي الاهتمام به في مجالات السكان والاسكان بحيث يحقق هدفين<sup>(٤٢)</sup> :

أولهما : هدف نظري يرمي إلى التوصل إلى الأسس والمبادئ التي تنصر حركة السكان ، واتجاهات الهجرة ودوافعها وعواملها خلال فترات زمنية متفاوتة ، وبالتالي استخلاص مبادئ عامة لتفسير ذلك .

وثانيهما : هدف تطبيقي يرمي إلى تناول الهجرات المحلية وتشخيص أسبابها والمشكلات الإدارية والتنظيمية والسلوكية التي ترتبط بها ، وذلك من أجل وضع الحلول العملية التطبيقية لهذه المشكلات ، والتي تسهم في معاونة المسؤولين عن الخدمات الاسكانية في المدينة في مواجهتها .

ويقتضي ذلك إنشاء مكاتب لجميع الاحصاءات والمعلومات عن السكان ، والتعرف على احتياجاتهم الاسكانية ، وتخصيص الأموال اللازمة لإنشاء وحدات البحوث والدراسات والإشراف عليها ، وكذلك التعاون والتنسيق مع الجامعات ومراكز البحوث في المدن المناظرة .

ويمكن لمنظمة المدن العربية الاسهام في توفير الوسائل والإمكانات ، وتقديم الخدمات الاستشارية في مجال الاسكان ، وتدريب الكوادر ، وتبادل المعلومات ، والدراسات بين المدن العربية ، وأجراءات الدراسات والبحوث المقارنة .



(٤١) وزارة الاسكان ، تقرير اللجنة الفرعية للتطوير من ٦١ .

(٤٢) أنصار : أبو عواش ، عبد الله ، اسبق للطلب ، الاتجاهات المعاصرة في الدراسات الحضرية ، وكالة المطبوعات ، الكويت ، ١٩٨٠ ص ٢٤١ وما بعدها .

## مشكلة المواصلات في مدينة القاهرة طبيعتها وكيفية مواجهتها

دكتور / محمد محمد شفيق زكي

### ملخص

تواجه معظم المدن المزدهمة مشكلات عديدة ترتبط بالكثافة السكانية العالية فيها وبالحجم المزدحم الذي تؤدي بها ، وتعد مشكلة المواصلات التي تعاني منها كثير من المجتمعات في الوقت الحاضر ، من الموضوعات الرئيسية التي تحظى باهتمام كبير من قبل المسؤولين والمتخصصين في مجال تنظيم المدن وتخطيطها وإثرائها ، وذلك بالنظر إلى آثار تلك المشكلة على كثير من جوانب الحياة في المجتمع ، وبوجه خاص تأثيرها السلبي المباشر على التنمية .

ومدينة القاهرة باعتبارها مركزا حضاريا مرموقا وجانبا للسكان والزوار تولجها في الأخرى هذه المشكلة التي أدت إليها عدة عوامل متضافرة تمثل أهمها في ذلك المعدل العالي للنمو السكاني ، مع تزايد الأقدام على الهجرة الداخلية إليها ، فضلا عن هجرة العديد من المصريين للعمل بالخارج وعودتهم في ظروف مادية أفضل ، بالإضافة إلى سياسة الانفتاح ومصاحبتها المختلفة ، وتلك التغييرات التي حدثت في بعض القيم والمفاهيم السائدة وفي مكانة بعض الفئات وما تبع ذلك من حدوث حراك اجتماعي صاعد لبعض الطبقات ، ومنها طبقات العمالة الحرفية والمهنية المختلفة التي زادت قدراتها الاقتصادية بشكل ملحوظ في الآونة الأخيرة ، ولقد أدى ذلك كله إلى تغيير في نمط الملكية تبعته طفرة كبيرة في عدد السيارات المملوكة في المجتمع والتي تجرى في طرقها المختلفة .

ولما كانت مدينة القاهرة تعاني من مشكلة مواصلات حقيقية نتيجة أعداد السكان المتزايدة ، ونتيجة اضطراب أعداد السيارات فيها بمعدل كبير ، فلأننا نستند أن استمرار هذا المعدل بشكله الحالي سيؤدي مستقبلا إلى آثار أكثر وضوحا وأخطر أثرأ في تسير المرافق وسهولة المواصلات .

هذا ويمكن القول بأن القاهرة عند انشائها إنما حدد لها أن تخدم عددا أقل بكثير من عدد سكانها أو سياراتها اليوم أو غدا ، الأمر الذي يجب أن يولجها بحلول عاجلة وفورية ليوم وقيل الغد<sup>(١)</sup>.

فلقد وصل معدل المواليد في مصر هذا العام ( ٤١ لكل ألف ) بينما كان معدل الوفيات ( ٢٥ لكل ألف ) فربما أصبح بذلك معدل الزيادة السكانية ( ٣٠ في الألف ) وهو ما يعني زيادة سكانية متوسطة السنوي ١٠٦ مليون نسمة تقريبا .

وإذا استمر هذا المعدل على ما هو عليه ، فإنه من المتوقع أن يصل عدد سكان مصر في عام ٢٠٠٠ بأذن الله حوالي ٦٨ مليون نسمة<sup>(٢)</sup>.

ولقد وصل تعداد مدينة القاهرة بحدها الإداري اليوم حوالي ٦ ملايين نسمة ، كما بلغ تعدادها ( القاهرة الكبرى ) بنطاقها العمراني إلى حوالي ٨ ملايين نسمة ، وينطاقها الإقليمي إلى أكثر من ١٠ ملايين نسمة<sup>(٣)</sup>.

هذا بخلاف رحلة العمل اليومية لما يقرب من مليون ونصف مليون شخص يدخلونها ويخرجون منها عموما فإن هناك حوالي ٥ ملايين مواطن يتحركون يوميا في طرق القاهرة الكبرى كل طلعة شمس .

(١) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، الموقف السكاني الراهن وتوقعات السكان حتى عام ٢٠٠٠ م ، القاهرة ، مدينة نصر عام ١٩٨٢ ص ١ .  
(٢) ويشمل النطاق العمراني للقاهرة الكبرى جميع أحياء مدينة القاهرة ، وجميع أحياء مدينة الجيزة ومدينة شبرا وجنوب غرب ومراكز الجيزة ، أما النطاق الإقليمي للقاهرة الكبرى فيشمل جميع أحياء مدينة القاهرة والجيزة وشبرا الخيمة وشدنين للقنطرة والبردشين والحولندية ، وجميع قرى مركز الجيزة ، وجميع مكونات مركز الخانكة وقليوب للقنطرة الغربية ، وبعض قرى الصف ، ومركز شبرا للقنطرة وبعض قرى البردشين .  
(٣) محمد شفيق ، هجرة أعضاء هيئة التدريس في الجامعات : دلالتها وآثارها ، دراسة للحصول على درجة الدكتوراه ، في الاجتماع من أدب عين شمس

كذلك وصل عدد السيارات المرخصة في عام ١٩٨٥ إلى ( ١٣٧٦٢٠٢ ) سيارة على مستوى الدولة ، وذلك بخلاف سيارات الحكومة والشرطة والقطر المسلحة وقد بلغ عدد السيارات الخاصة ( ٦٠٩٢٤٩ ) سيارة ، كما بلغت نسبة معدلات الزيادة في مجموع المركبات خلال الأربع سنوات الماضية ٢١٠٪ بينما وصلت نسبة الزيادة إلى ٢٤٠٪ بالنسبة لمجموع السيارات الخاصة على مستوى الجمهورية ، بمعنى أنه لو افترضنا أن الزيادة في أعداد السيارات مستمر بنسب المعدل فمن المنتظر أن تبلغ في عام ٢٠٠٠ حوالي ٩ ملايين سيارة من بينها ٤٢ مليون سيارة خاصة وسيكون حينئذ نصيب القاهرة حوالي ٣ ملايين سيارة منها أكثر من مليون سيارة خاصة ، كما ستكون ملكية السيارات حينئذ بنسبة ٢٢١ سيارة لكل ألف نسمة في الوقت الذي تبلغ هذه النسبة الآن في الولايات المتحدة الأمريكية ٤٥٠ سيارة لكل ألف نسمة وفي أوروبا ٣٥٠ .

ومن هنا تظهر خطورة هذه المشكلة وأهمية البدء في اتخاذ القرارات للتنظيمية والتنفيذية ووضع سياسات متكاملة لمواجهة هذه الظاهرة .

وإذا كانت محافظات القاهرة والجيزة والاسكندرية تشكل حوالي ٧٠٪ من إجمالي ملكية السيارات على مستوى الجمهورية ، فإن محافظة القاهرة وحدها تشكل في المتوسط ٤٠٪ من ملكية السيارات على مستوى الجمهورية ، حيث يبلغ عدد السيارات المرخصة فيها عموماً ( ٥٥٠٣٦١ ) سيارة منها ( ٢٤٣٧٠٠ ) سيارة خاصة ، وهذا يعني أن ٧٠٪ من السيارات المرخصة في جمهورية مصر العربية تتحرك في شوارع القاهرة الكبرى والاسكندرية ، يزداد عليها السيارات الوافدة من المحافظات ، وكذلك سيارات الحكومة والشرطة والقطر المسلحة .

وتشير إحصاءات عام ١٩٨٥ إلى أن مجموع البضائع التي نقلت بواسطة سيارات النقل على الطرق العامة بلغت ( ١٤٥ مليون طن ، بينما بلغت حمولة البضائع المنقولة بواسطة السفك الحديدية ٨١ مليون طن ، والبضائع المنقولة بواسطة النقل المائي ( ٥ مليون طن ، وهو ما يعني أن ١٣٠٪ من حجم البضائع يتم نقلها بالسفك الحديدية والنقل المائي بينما يتم نقل الغالبية العظمى من حمولة البضائع بواسطة سيارات النقل البري ، هذا على عكس كثير من الدول التي تتزايد فيها نسبة النقل بالسفك الحديدية والنقل المائي فحصل لنسبة عالية من مجموع حجم البضائع المنقولة ، ولا شك أن زيادة المنقول بحراً أو بالسفك الحديدية يعاون إلى حد كبير في الحد من مشكلات المرور التي يكون أحد مسبباتها نقل البضائع خاصة في داخل المدن .

ونود أن نشير إلى الجهود الكبيرة المبذورة التي قامت بها الدولة لمواجهة مشكلات المواصلات واختناقات المرور في السنوات القليلة الماضية في القاهرة بوجه خاص ، متمثلة في إقامة مجموعة من الكباري والطرق العلوية في أماكن الاختناقات في الطرق الرئيسية لفصل مستويات الحركة وتوفير سبولة في المرور ، ورغم أنه تم إنشاء حوالي ١٥ كوبري وطريق علوي في تلك الفترة ، ساعدت بالفعل على توفير السبولة لحركة المواصلات في تلك المواقع ، إلا أنها أدت إلى ازاحة مؤقتة ونقل اختناقات المرور إلى التقاطعات التالية لها ، ورغم أن هناك مشروعات أخرى لمزيد من الكباري والطرق العلوية في السنوات القادمة لمحافظة القاهرة والجيزة ، إلا أن الاعتماد فحسب على هذا الأسلوب في حل مشكلة المواصلات هو أمر غير مؤكد النتائج ، وذلك في ضوء الزيادة المتوقعة والمستمرة في عدد السيارات التي ستجري في طرقات وشوارع المحافظات عامة والقاهرة بوجه خاص<sup>(٣)</sup> كذلك لا يخفى ما لهذا الأسلوب من آثار سلبية على جمال المدينة حينما ننشئ طريقاً علوياً على كل تقاطع ، إذ نصل إلى القاهرة ذات الدورين ، وهو أمر يخالف أصول التخطيط السليم للمدن وما تفرضه احتياجات البيئة وسلامة الصحة مما يؤثر على جمالها وطابعها الشرقي المميز .

ومن هنا يتضح مدى أهمية البدء في تشغيل مترو الأنفاق المنتظر بدء تشغيله الفعلي في أواخر عام ١٩٨٦ ، الذي يمكنه أن ينقل أعداداً كبيرة من الركاب ( ٦٠ ألف راكب في الساعة ) على سرعة عالية وكفاءة متزايدة نظراً لعدم تدخله مع المرور السطحي<sup>(٤)</sup> . ولما كان وضع تطبيقات العلوم في خدمة المجتمع هو اتجاه متفق عليه في البحوث العلمية وأصبح أمراً ضرورياً في كثير من الدول والتي تسعى إلى التقدم وكشف جوانب مشكلاتها ، فلنا نعرض استخلاصات هذا البحث وتوصياته آمين أن يؤدي ذلك إلى أفق جديدة وإبراز مشكلات عديدة قد تنبئ فرصاً لحلها أو مناقضتها من قبل المختصين والمخططين في مجال تنمية المدن ، الأمر الذي ربما يؤدي إلى المساهمة في تحقيق الفائدة القومية لمجتمعاتنا ، هذا بالإضافة إلى ما قد يبره من فضاء واستفسارات حول مشكلة محل الدراسة يمكن أن تكون منطلقاً أساسياً تبدأ منه بحوث ودراسات أخرى مستقبلية في الأخرى في المجال التطبيقي بإذن الله<sup>(٥)</sup> . وعموماً فإن الهدف من هذا البحث والفرض منه لا يخرج في حقيقة الأمر عن كونه محاولة لتحقيق الأهداف التالية :

- ١ - افقاء الضوء على جوانب مشكلة المواصلات في المدن المزدحمة بوجه عام وفي مدينة القاهرة بوجه خاص حالياً ومستقبلاً .
  - ٢ - كشف الآثار المختلفة لمشكلة المواصلات خاصة في مدينة القاهرة على التنمية في المجتمع .
  - ٣ - عرض لوسائل مواجهة مشكلات المواصلات في مصر ، وإمكانية التخفيف من حدتها .
- ويوجه عام يمكن الإشارة إلى الموضوعات الرئيسية التي تطرقنا إليها في هذا البحث والتي تهدف إلى إبراز تأثير مشكلة المواصلات على التنمية وكيفية مواجهتها فيما يلي :

(٣) المرور في مصر عام ٢٠٠٠ ، نظراً منقولة ، تقرير وزارة الداخلية عام ١٩٨٤ .

(٤) عبد الستار جابر ، مشكلة المرور . مجلة النسر للسيارات ، القاهرة . عند فبراير ١٩٨٥ رقم ( ١٨٨ ) السنة السادسة عشر .

(٥) محمد شفيق . البحث العلمي ... الخطوط المنهجية لاعداد البحوث الاجتماعية المنصورة ، مكتبة هشام ، الطبعة الأولى ، ١٩٨٥ ص ٣٦ .

- أولاً - الآثار السلبية الناجمة عن مشكلات المواصلات على التلويح الصحية من حيث :
- ١ - التأثير الناجم عن تلوث الطرق .
  - ٢ - التأثير الناجم عن حوادث المواصلات .
  - ٣ - التأثير الناجم عن ضوضاء المواصلات .
- ثانياً - الآثار السلبية الناجمة عن استنفاد مشكلة المواصلات للموارد المتاحة من حيث :
- ١ - زيادة حجم النفقات المهدرة .
  - ٢ - تزايد معدلات الجريمة في المجتمع .
  - ٣ - استنفاد الوقت في المواصلات .
- ثالثاً - أنسب الحلول المقترحة لمعالجة هذه المشكلات والحد من آثارها السلبية .



## ☀ تمهيد :

بالنظر إلى أن أحد أهداف هذا البحث الرئيسية هو محاولة الكشف عن الآثار السلبية لمشكلة المواصلات في مدينة القاهرة على التنمية ، فلنأخذ نشير بداية إلى أن مفهوم للتنمية هو مفهوم واسع ومطاط ، وقد اختلف فيه المفكرون والمختصون كل حسب اختصاصه وميوله ، وهناك حقيقة أساسية مؤداها أن التنمية عملية معقدة شاملة تضم جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية والعلمية والثقافية والأيدولوجية ، ويمكننا أن نشير إلى أن التنمية في مفهومها العام هي « عمليات مخططة وموجهة تحدث تغييرا في المجتمع لتحسين ظروف أفراد وظروفه » وهي تتعلق بجوانب ثلاثة تتمثل في :

- ١ - تغيير مخطط المجتمع .
- ٢ - تحسين في ظروف ذلك المجتمع .
- ٣ - تحسين في ظروف الأفراد .

هذا وإننا لنميل إلى تبني مفهوم محدد للتنمية تم استيفاءه من آراء عدد من العلماء البارزين لا يتسع المقام هنا لاستعراض كتاباتهم القيمة عن مفاهيم التنمية تفصيلا ( ٦ - ١٢ ) - ومفهومنا الاجرائي للتنمية مؤداه « أن للتنمية عمل اجتماعي موجه لخدمة المجتمع والأفراد ، اعتمادا على تغيير جذري يتم تحقيقه في المجتمع ، وفي أفراد من مختلف النواحي ، اعتمادا على مقومات مختلفة سواء من الناحية الاقتصادية أو الاجتماعية أو السياسية ... الخ ، ويعتبر التصور في أحد تلك المقومات أو في بعضها مؤشرا من مؤشرات التخلف والتي نطلق عليها معوقات التنمية » .

## أولا : الآثار السلبية الناجمة عن مشكلة المواصلات على النواحي الصحية :

### ١ - المواصلات وتلوث الهواء :

نكرنا أن القاهرة من أكثر المدن ازدحاما بالسكان ، حيث يتراوح عدد سكانها من ١٠ - ١٢ مليون قاطن ، وشخص قادم وراجل في رحلة العمل اليومية ، ويجري في شوارع القاهرة ما يقرب من نصف مليون سيارة ، يقدر استهلاكها من الوقود بحوالي مليون طن كل عام ، تنتج بما يقدر بـ ٨٠ ألف طن سنويا لنواتج احتراق متصلة في غاز أول أكسيد الكربون ، والاندھيدات ، وأكاسيد النتروجين والهيدرو كربونات والجسيمات العالقة والروصاص .

وإذا كان المصدر الرئيسي لانبعاث الملوثات هو أتوب عادم السيارة ، فإن هناك نسبة محدودة من الملوثات تنبعث كذلك من خزان الوقود وعجلة الكرنك ، وإن أمكن التغلب على معظم انبعاثها من الخزان والعلية في تعديلات السيارات الحديثة . وتسهم المبادرات بما يقدر بـ ٨٠٪ من أول أكسيد الكربون المنطلق في الجو ، وتعتبر مشكلات التلوث لمركبات الديزل ضئيلة نسبيا بمقارنتها بالمركبات المميرة بالبنزين ، إذ ينصرف من عادم محرك الديزل عُشر ما ينصرف من سيارات البنزين من أول أكسيد الكربون ، وإن كانت تنصرف نفس الكمية من الهيدرو كربونات .

- (٦) محمد شافق . مشكلات المرور وأثرها على التنمية في المجتمع المصري ( دراسة ميدانية على ثلاث مختلفة من القاطنين في مدينة القاهرة ) ، القاهرة ، أكاديمية الشرطة ، كلية الضبط المتخصصين ، أبريل ١٩٨٥ ، ص ٢ - ٦ .
- (٧) محمد علي وأخرون . دراسات في التغيير الاجتماعي . القاهرة ، دار الكتب العلمية . الطبعة الأولى ، ١٩٧٤ ، ص ٢٥٥ - ٢٠٦ .
- (٨) Szyman, chadak. (Societal Development), Oxford University Press, INC, Newyork, 1973, PP. 15-19.
- (٩) عبد الباسط محمد . التنمية الاجتماعية . لقاهرة معهد البحوث والدراسات العربية ، الطبعة الحالية ، ١٩٧٠ ، ص ٩٠ - ١٠٠ .
- (١٠) السيد الحسيني . التنمية والتخلف . دراسة تاريخية بنائية ، القاهرة ، مطابع سجل العرب ، الطبعة الأولى ، ١٩٨٠ ، ص ٥ - ٦ .
- (١١) Baran, Pand Sweeney, P, (Monopoly Capital), Pelican Book, 1966, P.25.
- (١٢) A. B, Galfson, and Elmor, SE; (THE Urban Patters, D. Van Noster and Companies (Newyork) 1976, PP 65-7



**جدول رقم (١)**  
**تركيز الملوثات في عوادم السيارات ( البنزين والديزل )**

دورة التشغيل		IDI		ACCE		CRUIS		DECEL	
نوع السيارة		ديزل	بنزين	ديزل	بنزين	ديزل	بنزين	ديزل	بنزين
أول أكسيد الكربون قليل		٧	١٠	٣	٣	٤	٤	٣	٣
هيدرو كربون		٢٢٠	٨٢٠	١١٠	٧٠٠	٥٥	٥٠٠	١٦٠	٤٢٠٠
الألدهيدات		١٠	٣٠	٢٠	٢٠	١٠	١٠	٣٠	٣٠
أكاسيد نيتروجين		٦٠	٣٠	٨٥٠	١٠٥٠	٣٥٠	٦٥٠	٣٠	٢٠

ويوضح الجدول السابق متوسط الملوثات التي تنبعث من السيارات التي تسير بشوارع القاهرة ، وعموما يتناسب طرديا قدر التأثير الناتج من الملوثات المنبعثة من السيارات مع كل من منسوب الطريق ومحدودية وارتفاع المباني حوله وضعف التهوية فيه ، وارتفاع كثافة السيارات المتحركة عليه ، وإزدحام المارة به ، وأيضا مع انخفاض سرعة المركبات وكثرة اختناقات الطرق ، وزيادة تحميل المركبات وسوء صيانتها .

هذا فضلا عن تناسبها عكسيا مع تدهور حالة المحرك ، وريادة الوقود والزيوت والشحومات المستخدمة في تسير المركبات . وهذا يعني أن تأثير الملوثات المنبعثة من المركبات المختلفة يكون أقل وضوحا في الخلاه وفي الطرق السريعة الواسعة المفتوحة وجمعة التهوية ، التي ترتفع فيها سرعة السيارات كما يقل التأثير بانخفاض حمولة السيارة وبقلة كثافة السكان والمارة ، وبالتالي اختناقات المرور . كذلك ينخفض هذا التأثير الضار كلما ازدادت كثافة المحرك وحالة صيانتها ، وارتفعت درجة جودة الوقود والزيوت والشحومات المستخدمة في للمركبة .

فعلى سبيل المثال نجد أن السيارة التي تسير بسرعة ٨٠ كم / في الساعة ينبعث منها ثلثا كمية أول أكسيد الكربون المنبعث من نفس السيارة في حالة سيرها بسرعة ١٥ كم / في الساعة ، كما تختلف كمية الانبعاث ما بين السيارة الديزل والبنزين ، ففي الوقت الذي تنبعث من السيارة الديزل كمية أقل من أول أكسيد للكربون بالمقارنة مع السيارة الممسيرة بالبنزين ، إلا أن حجم العادم في الأولى ( الديزل ) يكون أكثر من الثانية ( البنزين ) .

ونفس الشيء يمكن ملاحظته للعوامل الأخرى ، فلا شك أن الملوثات المنبعثة في شارع ضيق مزدحم تنخفض فيه سرعة المركبات وتزداد فيه عدد السيارات ، وترتفع فيه الطويق ، وتزداد به نسبة السكان والمارة ، وتزداد فيه اختناقات المرور وأصطال السيارات ... الخ .

ولا شك في أن نسبة التلوث فيه يكون أكثر حرجا وأوضح تأثيرا إذا قيست بالطرق السريعة . أضف إلى ذلك أن هناك عاملا آخر لا يمكن إغفاله ويمتيز عاملا جوهريا في تركيز وزيادة معدل التلوث ، وهو طبيعة المنطقة من حيث النشاط الصناعي أو التعديني أو الزراعي ... الخ . وكذلك المناخ السائد بها ، ودرجة الرطوبة فيها ، ونوع التضاريس بها ، وبطبيعة الأرض ، وما إن كانت ذات طبيعة زراعية أو صحراوية ... الخ ، وتتحدد بناء على طبيعة تلك المنطقة قدر ونوع الملوثات المساندة فيها وهي بطبيعة الحال تتضافر مع الملوثات الناتجة عن عوادم المركبات وتسيرها لينتج عنها درجة التلوث النهائية ، وهذه الملوثات المقترنة بطبيعة البيئة أشكال متعددة فمنها ما يكون على شكل غازات ولبخنة ، ومنها ما يكون على شكل جسيمات عالقة بالهواء ( *Aerosols* ) كالغبار الذي يحتوي على جسيمات صلبة دقيقة يتراوح قطرها بين ١٠-١٠٠ ميكرون ، وتنشأ في العادة من تدمير أو تقطيع كتل من الأجسام الصلبة باستخدام الوسائل الميكانيكية كالنفجير والطحن والتفتيت ، وهي تظل معلقة في الهواء لفترات من الزمن تختلف باختلاف حجم الجسيمات وكثافتها ، وهي تحتفظ بنفس التركيب الكيميائي للمادة الأصلية .

وكالأنسخة : وهي جسيمات صلبة دقيقة قطرها أقل من ١ ميكرون وتنتج عن احتراق أو تأكسد المعادن بعد أن تنتهي وتبخر تحت تأثير الحرارة ، وهي تختلف في تركيبها عن تركيب المادة الأصلية .

وكالسنج : وهي جسيمات صلبة دقيقة يكون أغلبها أقل في القطر من ميكرون واحد ، وهي مكونة من الكربون وتنتج عن الاحتراق غير الكامل للواد المحتوية على هذا العنصر .

وكالضباب : وهو أحد الظواهر الطبيعية الشائعة ، ويتكون من قطرات من الماء نتجت من تكثف بخار الماء .  
وكالدرناذ : وهي قطرات صغيرة من الماء معلقة في الهواء يمكن رؤيتها بالعين المجردة .

وكالضباب الملوث : عندما تختلط أنواع متعددة من الملوثات ، كما يحدث عند اختلاط كميات كبيرة من المناجم والأودية والغازات في منطقة يكثر فيها الضباب . وأيضاً كالتلوث الناتج من العواصف الترابية التي تهب أحياناً كما في حالة رياح الخماسين في مصر وتكون ملبدة بكثير من الملوثات المتطورة وغير المنظورة بالعين المجردة ، هذا بالإضافة إلى ما تفرزه أبراكين من غازات وملوثات وما ينتج من حرائق النفايات ، وما ينجم من الجار والمحيطات من رذاذ معلق في الهواء .

إضافة إلى ما ينتج من صنع الإنسان في الصناعات الكيماوية كصناعة السجاد والبترول والمطاط والاسمنت والحديد والصلب واستخلاص المعادن ، وما ينجم من تشغيل محطات القوى التي تستعمل أنواع الوقود التقليدية ، وما ينبعث من الأنشطة التي تستعمل فيها أنواع من الوقود كالنفط والكبريت والغاز وعصارات التلخيص من المخلفات بحرقها .. الخ<sup>(١٢)</sup>.

#### الآثار الصحية الناتجة عن تلوث الهواء :

إن تلوث الهواء له آثار سلبية مختلفة على الكائنات الحية كالإنسان والحيوان والنبات ، وتتوقف طبيعة الأضرار التي تصيب الإنسان بوجه خاص على نوع الملوثات ، ونسبة التلوث بالمواد الضارة ودرجة تركيزها ، ومدى حساسية الجسد للتأثر بهذه المواد وحالة الشخص الصحية العامة .

وعصوماً تمثل أهم الآثار الصحية السلبية الناتجة عن التلوث في زيادة نسبة الإصابة بالأمراض التالية :

- أ - تقلق مرض الربو .
- ب - ارتفاع نسبة أمراض الجهاز التنفسي وكثرة الأمراض الصدرية ، والتأثير على وظائف الرئة .
- ج - التأثير على كفاءة الجهاز الدوري والتنفس في هيموجلوبين الدم ومستوى الكالسيوم والفسفور فيه .
- د - احتمالات زيادة نسبة الإصابة بالكساح بين الأطفال وقرع الدم .
- هـ - احتمال زيادة انتشار نسبة الإصابة بسرطان الرئة .
- و - زيادة احتمال الإصابة بالتهلثات الشعبية المزمنة ، ونزلات البرد العادية .
- ز - زيادة فرصة الإصابة بالاضطرابات النفسية والتهيج والاضطراب العام .
- ح - بعض المشكلات الصحية الناتجة عن التلوث بالمعادن السامة أو بالاضعاجات .

وإذا كانت هذه الآثار الصحية تنجم عن تلوث الهواء بوجه عام ، والتي تعتبر مشكلات المرور عاملاً مساعداً فيها ، فإن لعوامل المركبات وما ينبعث منها من ملوثات أساسية أثراً مباشراً في الإصابة ببعض الأمراض والأمراض وذلك في حالة تركيزها وارتفاع نسبة التعرض لها لفترة طويلة كما يلي :

(١) يعتبر غاز أول أكسيد الكربون أخطر للملوثات المنبعثة من المركبات ، حيث يتحد هذا الغاز السام بالدم مكوناً مركب الكربوكس هيموجلوبين ، مما يعطل تجديد خلايا الجسم ويسبب الوفاة عند تعرض الشخص لتركيز عال منه ، أما عند التركيزات التي توجد بهواء المدن فإن خطورة الإصابة تتوقف على مدى تركيز هذه الإصابة ، فإذا تعرض الإنسان لتركيز قدره ( ٥٠ ) ساعة من هذا الغاز لمدد طويلة ومستمرة ، يساب الفرد بالصناع ، والشعور بالدوخة والغثيان ، وربما القىء مع اضطراب بسيط في الإبصار ، وإذا تعرض إلى نسبة تقدرها ١/٥٠ منه فمن المفترض إصابته بأغصاء والتهنجات وهبوط في التنفس .

وعصوماً يؤدي التعرض بنسب منخفضة من أول أكسيد الكربون ولكن لفترات زمنية طويلة إلى ضعف في الجهد العضلي وفي تحمل المجهود الجسماني ، مع مرحلة الاجهاد ابناء المجهودات المحدودة ، فضلاً عن زيادة كرات الدم البيضاء وزيادة زمن تجلط الدم ، وظهور زلال في البول واحتمال ظهور السكر فيه ، مع إمكانية زيادة الضغط في الدم وتضخم الكبد وتلون الجلد والأغشية المخاطية باللون القرمزي .

كذلك وجد أن تركيز هذا الغاز يرتبط ارتباطاً وثيقاً بكثافة السيارات ، وهو يتغير مع الارتفاع عن سطح الأرض ، وبالطبع يتزايد هذا التركيز عند مكان وقوف جندي المرور خاصة عند السيارات نتيجة اعاقلة الحركة والاختناقات ، والإشارات الضوئية ، وهو أمر يمتد تأثيره كذلك على قائد السيارة نفسه وعلى الموجود بالمكان نفسه وإن كان ذلك بنسبة أدنى .

(٢) يؤدي تكرار استنشاق أبخرة البنزين بتركيزات منخفضة ، إلى ظهور آثار مزمنة بعد فترة طويلة ، مثل التأثير على سلامة الجهاز العصبي بظهور بعض الأعراض مثل التلق والصداع والارضية والاحساس بخذلان في الأطراف ، مع انخفاض الشهية للطعام وشعور بالغثيان ، وتأثير في عدد كرات الدم الحمراء يؤدي إلى نوع من الانيميا الحادة .

(٣) يؤدي تنفس الغازات الناتجة من احتراق المواد الهيدروكربونية إلى الإصابة بالأمم الزرور والصدر والمسال ، وفي حالة تكرار التعرض لها لمدد طويلة قد ينتج عنها الإصابة بضيق التنفس والرقان وارتشاح الرئة .

(٤) يؤثر استنشاق للرصاص باعتباره عنصراً ساماً ينجم عن عوالم المركبات إلى التأثير على انزيمات الدم المكونة للهيموجلوبين والإصابة بالانيميا كما أنه يعتبر عاملاً أساسياً ومؤثراً على الجهاز العصبي لدى الأطفال بوجه خاص .

(١٣) شافية ناصر . أثر تلوث الهواء من عادم السيارات والمشغول على المجتمع ، القاهرة : أكاديمية للشرطة ، كلية الضباط المتخصصين ، ١٩٧٩ ، ص ٦ - ٣ .

- (٥) يؤدي استنشاق الهواء الملوث بأبخرة مركبات الديزل والجازولين والكبروسين بنسب مرتفعة إلى أعراض تصيب الشخص مثل الصداع والغثيان والشعور بحرقان في الصدر ، وفي حالات شدة تركيز التعرض لها يصاب الشخص باضطرابات عصبية ، أو اغماء وهبوط في التنفس .
- (٦) يؤدي التعرض للمؤثرات الفوتوكيميائية إلى إصابة الجهاز التنفسي واحتقان العين .

## ٢ - التأثير الناتج من حوادث المواصلات :

تعد مشكلة المواصلات من المشكلات التي تعمق تطور المجتمعات ، وتقف حجرة عثرة في سبيل تحقيق التنمية الشاملة فيها ، فهناك ارتباط وثيق بين مشكلات المرور وبين التطور الاقتصادي باعتبار أن كلا من الازدهار الصناعي والزراعي يحتاج إلى وسيلة النقل اللازمة .

كذلك فإن الخسائر الناجمة عن حوادث المرور سواء في الأرواح أو الإصابات والعاهات ، أو في الخسائر المادية ، تعتبر معوقات أساسية من معوقات التنمية في المجتمع ، وذلك بالنظر إلى تفوق آثار الخسائر الناجمة عن تلك الحوادث على كل أنواع الجرائم الأخرى ، بل إنها قد تجاوزت في كثير من الأحيان مجموع ما تنكده الدولة من أموال تنفق على مختلف أجهزة الشرطة .

والجدول التالي رقم (٧) يشمل مقارنة لمتوسط معدلات الحوادث الناجمة عن المرور وعن غير المرور .

### جدول رقم (٧)

#### مقارنة حوادث المرور بغيرها من الحوادث

البيان المنسبة	جنح القتل الخطأ		جنح الإصابة الخطأ	
	حوادث المرور	حوادث أخرى	حوادث المرور	حوادث أخرى
١٩٨٠	٤٤٦٠	١٦٥٢	٢١٣٨٦	١٤٥٠٥
١٩٨١	٤٤٤٦	١٨٤٥	٢٣٣٥١	١٤٦٣٠
١٩٨٢	٥١٧٢	١٩٥٥	٢٤١١٣	١٥٢٩٧
المجموع	١٤٠٧٨	٥٤٥٢	٦٨٨٥٠	٤٤٤٣٢

يتضح من الجدول السابق أن نسبة القتل الخطأ نتيجة حوادث المرور في السنوات المشار إليها تبلغ ٧٢٫١٪ من إجمالي حوادث القتل الخطأ ، كذلك تبلغ نسبة الإصابة الخطأ نتيجة لحوادث المرور ٦١٫٩٪ من إجمالي حوادث الإصابة في العدة المشار إليها . وهذا يعني أن الخسائر في الأرواح التي ينتج عنها وفاة وتلك التي تنجم عنها إصابات وعاهات نتيجة لحوادث المرور تفوق خسائر من مختلف الحوادث الأخرى سواء من الأعباء المادية أو سقوط الأبنية ... الخ .

ويجب أن يؤخذ في الاعتبار أن الإحصاءات السابقة لا تعبر عن الواقع الفعلي ، فهناك عدد من الحوادث لا يبلغ عنها ويمكن تقديرها بنسبة تصل إلى ١٥٪ من البيانات السابقة ، كذلك هناك عدد آخر يبلغ عنه ولا يسجل<sup>(١٤)</sup> .

وفيما يتعلق بخصائص ضحايا حوادث المواصلات من حيث أعمارهم فإن الجدول رقم (٣) يوضح ذلك .

(١٤) وهب عبد المتعال ، مشكلة المرور مشكلة ملوكية ، القاهرة ، أكاديمية الشرطة ، كلية الضباط المتخصصين ، ١٩٨٠ ص ١٠

**جدول رقم (٣)**  
**خصائص ضحايا حوادث المرور من حيث الناحية العمرية**

البيان فئات السن	وفاة	إصابة	إجمالي	النسبة المئوية
٠ -	١٢	٣٥	٤٧	٢٠
٥ -	١٤	٤٣	٥٧	٢٤
١٠ -	٨	٦٧	٧٥	٣١
١٥ -	٢٣	١٦٢	١٨٥	٧٨
٢٠ -	٤٠	٣٩٩	٤٣٩	١٨٥
٢٥ -	٤٩	٣٤٩	٣٩٨	١٦٧
٣٠ -	٥٧	٣٧٠	٤٢٧	١٨٠
٣٥ -	٣٥	٢٢٣	٢٥٨	١٠٩
٤٠ -	٤٠	١٦٠	٢٠٠	٨٤
٤٥ -	١٧	١٠٨	١٢٥	٥٣
٥٠ -	١٠	٥٢	٦٢	٢٦
٥٥ -	١٠	٣٨	٤٨	٢٠
٦٠ -	١٠	٢٤	٣٤	١٤
٦٥ -	٠٠	٩	٩	٤
٧٠ -	١	٣	٤	٢
٧٥ -	٤	٧	٦	٣
المجموع	٣٣٠	٢٠٤٤	٢٣٧٤	١٠٠٪

يتضح من الجدول السابق أن أكثر الفئات تعرضاً لحوادث المواصلات سواء بالوفاة أو الإصابة هم الأفراد في الفئات العمرية من (١٥ عاماً وحتى ٥٠ عاماً) ، حيث بلغت نسبتهن ٨٥,٦٪ من إجمالي ضحايا حوادث المرور ، وتخصيصاً أهم نجد أن ٧٢,٥٪ من ضحايا حوادث المرور تقع أضرارهم في الفئات من (٢٠ وحتى ٤٥ سنة) .

وهذا يعني أن حوادث المواصلات تهدد أكثر فئات المجتمع وتستنفذ أكثرهم طاقة وتصيب أجزلهم قدرة على المعطاء والإنتاج وتحقيق التقدم في البلاد ، وهو أمر يمكن معه أن نستنتج إلى أي مدى تؤثر مشكلات المرور بوجه عام ( وحوادث المواصلات بوجه خاص على التنمية في المجتمع المصري ) .

هذا ويمكننا أن نلقي الضوء أكثر وضوحاً على حوادث المرور في المجتمع المصري بوجه عام وفي القاهرة بوجه خاص من خلال ما أمكننا الحصول عليه من بيانات تصف هذه الظاهرة وأبعادها وجوانبها المختلفة ، وذلك وفقاً للأحصاءات المتاحة في أول عام ٨٤ ، وكما وردت بكل من إدارة مرور القاهرة ، وإدارة المعلومات بوزارة الداخلية ، وبالمركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنتائية كما يلي<sup>(١٥)</sup> :

- أ - تبين أن معظم حوادث المرور يكون ضحاياها من الشباب للذكور في سن الانتاج ما بين - ٢٠ - ٤٥ عاماً . ( انظر الملاحق الجدول رقم «٧» ) .
- ب - متوسط نوع الخسائر الناتجة عن حوادث المرور في القاهرة سنوياً يكون (٢٤٩) حالة وفاة بنسبة ١٤٪ من إجمالي الخسائر ، عدد (٢١٣٩) مصاب بنسبة ٨٦٪ . ( انظر الملاحق الجدول رقم «٨» ) .
- ج - أكثر أنواع الحوادث تنجم عن التصادم من الجانب (٣٦٠) حالة بنسبة ٤٤,٤٪ من إجمالي الحالات ، يليها التصادم من الخلف (٣٠٤) حالة بنسبة ٣٧,٢٪.
- د - أكثر وسائل النقل التي تقع لها حوادث المرور هي : سيارات الركوب (٧٦٩) حالة بنسبة ٣١,١٪ من إجمالي حوادث المرور .

(١٥) محمد شفيق . مشكلات المرور . مرجع سابق . ص ٩٠ - ٩٥

بليها سيارات النقل (٤٧٣) حالة بنسبة ١٩.٣٪ من اجمالي حوادث المرور .

ثم اللوري (٢٥٣) حالة بنسبة ١٠.٣٪ من اجمالي الحوادث .

فالتراصة العادية (٢٤٧) حالة بنسبة ١٠.١٪ من اجمالي حوادث المرور .

هـ - أكثر شهور السنة في عدد حوادث المرور هو شهر مايو (٣٠٥) حالة بنسبة ١٢.٢٪ من اجمالي عدد الحوادث يليه شهر يوليو (٨٨) حالة بنسبة ١١.٦٪ فتهنر مارس . ( انظر الملاحق للجدول رقم «١١» ) .

و - الاحد هو أكثر أيام الاسبوع التي تقع فيها حوادث المرور تكون بنسبة ١٦.٦٪ من اجمالي حوادث الاسبوع ، بينما يكون الجمعة هو أقلها ونسبة الحوادث فيه هي ١١.٣٪ ، كذلك تكون أكثر ساعات اليوم في عدد الحوادث هي ما بين الثامنة والخامسة عشر صباحا ونسبتها ٢٤.٧٪ من اجمالي الحوادث في اليوم ، وما بين الثانية والخامسة بعد الظهر ونسبتها ٢٤.٧٪ ، بينما أقل ساعات في عدد حوادث المرور هي ما بين الثانية والخامسة صباحا ونسبتها هي ٤.٨٪ من اجمالي عدد حوادث اليوم . ويتفصيص أعم تكون أكثر الحوادث وقوعا في الفترة من الثامنة إلى العشرة من صباح يوم الأحد ، ومن الثانية حتى الثالثة يوم الخميس . ( الجدول رقم ١٢ ) .

ز - تقع معظم الحوادث نهرا في وقت ( الصبح ) وعلى طرق مرصوفة بشكل جيد ، بينما أقلها يقع أولا وعلى طرق غير مرصوفة . ( الملاحق جدول رقم «١٣» ) .

ح - تكون معظم الحوادث في تقاطعات الطرق ، وتزيد الحوادث عموما في المدن عنها في القرى . ( الملاحق جدول رقم «١٤» ) .

ط - يعتبر طريق الإسكندرية / القاهرة الزراعي هو أكثر الطرق السريعة في عدد الحوادث التي تقع عليه حيث بلغ عددها في عام (١٩٨٣) بنسبة ٥٤.٤٪ من اجمالي عدد الحوادث على الطرق السريعة ، يليه طريق الإسكندرية - الصحراوي (٢٧٢) حادثا بنسبة ١١.٤٪ فطريق السويس (٢٢٢) حادثا بنسبة ٩.٧٪ وكانت أقل الطرق السريعة في عدد حوادثها هي طريق النعيم (١٠٤) حوادث بنسبة ٤.٣٪ من اجمالي الحوادث . ( انظر الملاحق جدول رقم «١٥» ) .

وإذا ما حاولنا أن نجهد في إبراز جانب من الآثار المالية الناجمة عن حوادث المواصلات ومدى تأثيرها على التنمية في المجتمع وذلك اعتمادا على بعض البيانات الزمنية المتاحة على سبيل المثال فمن الممكن الجنوح إلى بعض المؤشرات التالية المتعلقة بأثار حوادث المرور خلال خمس سنوات فيما يتعلق بالقتل والإصابة والتلفيات كما يلي :

#### جدول رقم (٤) حوادث الطرق في جمهورية مصر العربية في الفترة من ١٩٧٥ إلى ١٩٨٠ \*

نوع الضرر المنه	قتل	إصابة	تلفيات
١٩٧٥	٣٦١٨	١٧٢٤٢	٣٠٠٤
١٩٧٦	٤٢٣٠	٢٠٠٦٦	٣٠٠١
١٩٧٧	٤١٨٥	٢٢١٣٩	٣٥٦٥
١٩٧٨	٤٧٨٦	٢٠٦٣٦	٦٩٤١
١٩٧٩	٥٩٢٨	٢٤٢٠٧	٧٠٢٥
١٩٨٠	٤٩٩٩	٢٢٥١٩	٤٦٠٩
المتوسط	٥٥٤٩	٢٥٣٦٢	٥٦٢٩

(\*) هذه أعداد لغزى كبيرة من حوادث المواصلات لا يبلغ عنها ولا تسجل وبالتالي تم تحصر أرقام ضحاياها والتلفيات فيها .

ويتضح من الجدول التالي أن متوسط حالات الوفاة الناجمة عن حوادث المواصلات في عام هو (٥٥٤٩) ، وأن متوسط حالات الإصابة في هذه الحوادث هو (٢٥٣٦٢) . في حين يكون متوسط عدد حالات التلفيات السنوية هو (٥٦٢٩) . ومن الجدير بالذكر أن فقد مثل هذه الأعداد واستنزائها من قوة العمل المنتجة في المجتمع باعتبار أن حوالي ٨٠٪ من ضحايا حوادث المرور يكونون في من العمل والقدرة على الانتاج وتحقيق التنمية ، سواء كان هذا الفقد دائما كما في حالات الوفاة أو إصابات المرور التي يندم عنها حالات عجز أو عاهات كلية أو شبه كلية ، أو كان هذا الفقد مؤقتا كما في حالة الإصابة بعجز جزئي أو بإصابة تحتاج إلى علاج وقي لها تأثيرها على التنمية .

أضيف إلى ذلك التكلفة التي يتكفلها المجتمع بالنظر لما سبق أن أنفقه في تعليم وتأهيل وتدريب أولئك الذين راحوا ضحايا لحوادث المرور ، فضلا عن نفقات العلاج التي يتكبدها المجتمع على علاج بعض المصابين منهم .  
هذا بخلاف الآثار المادية الأخرى الناجمة عن التلغيات التي تنتج من حوادث المرور في المركبات أو المنشآت أو المقنولات ...  
إلخ التي تكون هي الأخرى عرضة لحوادث المرور .  
فإنه بتضافر كل تلك الآثار يمكننا أن نؤكد بأن حوادث المرور في المجتمع تعتبر معوقا من معوقات للتنمية فيه .

#### ٣ - التأثير الناجم عن ضوضاء المواصلات :

تعتبر الضوضاء من مشكلات الحياة الأساسية التي تسبب أضرارا نفسية وصحية واضحة على الانسان إذا ما وصلت إلى حد معين من التأثير والحقيقة أن للانسان قدرة محددة للتعرض للأصوات العالية والحاددة ، كما أن له طاقة محددة لتحمل الضوضاء لفترة معينة .

ففي الوقت الذي تقدر درجة الصوت المناسبة لتمكين الانسان من سماع الأصوات العادية بقوة ( ٦٠ ديسي بيل ) ، فإن زيادة القوة عن ( ٣٠ ديسي بيل ) قد يؤدي إلى حدوث تلف دائم لقدرة السمع ، كذلك فتعرضه لموجات صوتية مستمرة ولمدة طويلة وبقوة متوسطها ( ١٠٠ ديسي بيل ) يؤدي هو الآخر لتأثير سلبي على القدرة السمعية لهذا الشخص ، ولا شك أن تلك الآثار تتوقف على عوامل مختلفة ربما يكون من أهمها هو حالة الشخص الصحية والنفسية ومدى كثافة جهاز السمع .

هذا بالإضافة إلى نوع الصوت المنبعث ومدى حدته ودرجة قوته وبعد مصدره ومدة التعرض له وتوقيت هذا التعرض إلخ ... والانسان يتعرض في حياته المادية لمصادر مختلفة من الضوضاء بعضها يتعلق بوسائل المواصلات ، أو بأعمال الحفر والتشييد ، أو بأصوات الآلات الصناعية ، أو نتيجة استخدام المكبرات الصوتية أو من الأصوات المرتفعة لبعض وسائل الترفيه والإعلام كالمنعاج أو السينما والتلفزيون ، أو من المناقشات الحادة أو المشاجرات التي يصاحبها أصوات مرتفعة ... إلخ .  
ويعتبر المواصلات من أهم مصادر الإزعاج في المدن ، ويوضح الجدول التالي بعض مستويات الضوضاء المصاحبة للسيارات المارة بالطرق المختلفة في مصر مقدر بالديسي بيل .

#### جدول رقم (٥)

بعض مستويات الضوضاء المصاحبة للسيارات المارة في مصر في طرق مختلفة مقدر بالديسي بيل

التوقيت	نهارا	ليلا
شارع رئيسي مزحم بالسيارات ووسائل النقل الأخرى مثل ( رمسيس ) طريق سريع بين المحافظات مثل ( القاهرة / الاسكندرية الزراعي ) شارع جانبي على بعد من ٢٠ - ٤٠ مترا	٦٠ - ٧٥	٥٠ - ٦٠
	٦٥ - ٨٠	٥٠ - ٧٥
	٦٠ - ٧٥	٤٥ - ٦٠

ويتعرض الانسان لمصادر عديدة من للضوضاء تنبثق من مختلف أنواع المركبات مثل :

- الضوضاء المنبعثة من المحرك أثناء دورانه العادي في الاشارات أو في حال انتظار السيارة .
  - الضوضاء المنبعثة من المحرك أثناء تحرك السيارة بسرعة بطيئة .
  - الضوضاء المنبعثة من المحرك أثناء تحرك السيارة بسرعة كبيرة .
  - للضوضاء المنبعثة من عادم الموتور ( للشكمان ) .
  - للضوضاء المنبعثة نتيجة استخدام آلات التنبيه والأناذير العادية للسيارة .
  - الضوضاء الناجمة عن استخدام آلات التنبيه الموسيقية والحاددة .
  - الضوضاء الناجمة عن اهتزاز الموتور .
  - الضوضاء الناجمة عن احتكاك الهواء بجسم السيارة .
  - الضوضاء الناجمة عن مروحة التبريد .
  - للضوضاء الناجمة عن مستخدمي هذه المركبات خاصة اذا تعددوا وارتفعت أصواتهم وبوجه خاص في المواصلات العامة .
- ولا شك في أن درجة الضوضاء المنبعثة من المصادر السابقة يتعاطف تأثيرها كلما ساءت حالة المركبة ، وكفايتها الفنية ، فلك أن تخيل قدرة الضوضاء التي تعدها دراجة بخارية ( موتوسكل ) يكون في عادمها ثقب أو شرخ أو كمر في طريق محاط بالمباني العالية

ويعاني من ازحام المياريات العابرة وتكثفها في اختناقات متعددة ومتكررة .

كذلك لنا أن نتصور مقدار الضوضاء الناجمة عن اهتزاز محرك سيارة لتنتهي عبره الافتراضي والمقرر .

كما لنا أن نتوقع مدى الضوضاء التي تجم من مياريات متعددة لا تتوقف عن استخدام آلات التنبيه بداع ويونما داع .

أضف إلى ذلك مقدار الجلبة والضوضاء التي يمكن أن تتبع من تجمع الأفراد في وسائل المواصلات المختلفة وخاصة العامة منها .

ومن البديهي أنه كلما ضاق الطريق ، أو طالت مدة الرحلة أو مشوار التحرك ، أو زادت كثافة المياريات العابرة ، أو بطأت سهولة التحرك ، أو تعددت الاختناقات ، وامتدت مدد التوقف في التقاطعات والاشارات فلن تكثر الضوضاء الناجمة عن تلك المركبات يكون أوضح أثرا وأشد ايلاما .

وعصوما يمكن أن نشير إلى أن لضوضاء المرور آثارها السلبية على الحالة الصحية العامة للانسان ( عضوية ونفسية ) يمكن أن يكون لها آثارها المعوق على تنمية المجتمع ، باعتبار أن الفرد هو للعنصر الأساسي لتحقيق التقدم والتنمية في أي مجتمع وذلك كما يلي :

أ - يمكن أن تصيب ضوضاء المرور في حالة استمرارها مدة طويلة بقرية عالية ( ١٠٠ ديسيل ) إلى حدوث تلف جزلي في قدرة الجهاز السمع للفرد كما هو الحال عند السكنى في شوارع تعاني من ضوضاء المرور العالية المستمرة .

ب - قد ينجم عن تعرض الفرد إلى ضوضاء قريبة وحادة في قوتها ( ١٣٠ ديسيل ) ومفاجئة ( كآلة تنبيه مرتفعة وحادة ومفاجئة - أو صوت عادم عال ومكسور لمدة طويلة ) إلى تأثير سلبي على كفاءة القدرة السمعية .

ج - تؤدي الضوضاء المتكررة - في كثير من الأحيان - إلى زيادة احتمال الإصابة بقرية المعدلة أو الاثني عشر نتيجة زيادة افراز حمض الهيدروكلوريك بزيادة نشاط للعصب الحائر .

د - للضوضاء المتكررة تأثير في احتمال زيادة إصابة الانسان بارتفاع في ضغط الدم ، وربما يؤكد ذلك أن الأفراد الذين يطمون في القرى ويعملون بالزراعة وبأعمال لا تتعرض للضوضاء ويكون أقل تعرضا من قرنائهم ممن يقضون في المدن ويعملون في المصانع لارتفاع ضغط الدم .

هـ - أشارت بعض الدراسات إلى أن الضوضاء المستمرة لها تأثير سلبي على الدورة الدموية لدى الانسان .

و - تعتبر ضوضاء المرور عامل من عوامل الضغط النفسي خاصة اذا تعرض لها الفرد لفترة طويلة وفي رحلة يومية لمسوات متعددة أو أشهر طويلة ، فهي تصيب أصابته بالتوتر العصبي والقلق ومسهولة الانفعال وعدم القدرة على التركيز وزيادة معدل الأخطاء وهي كلها تؤدي إلى تقليل القدرة الانتاجية وهو أمر يؤثر بالتالي كثيرا سلبيا على التنمية في المجتمع .

## ثانيا : الآثار السلبية الناجمة عن استفاذ مشكلة المواصلات للموارد المتاحة :

### ١ - تزايد نسبة الجرائم في المجتمع :

كلما تقدمت وسائل مقاومة الجريمة ، كلما تطورت أساليب المجرمين وابتكاراتهم في تنفيذها ، والمكس صحيح كلما تفتن المجرمون في أساليب إقذامهم على للجريمة كلما تطورت وسائل مواجهة الجرائم ومقاومة المجرمين .

ولا شك في أن مشكلات المواصلات الناجمة عن ازحام وسائل المواصلات تعتبر عاملا هاما في زيادة اقتراف الجريمة ، ويوجه خاص جرائم النشل والأداب العامة ، حيث تكون للنس في وسائل المواصلات العامة فرصة سانحة في أن يحقق أهدافه داخل مركبة تن من تكس المواطنين ، في مكان محدود للتصق فيه الأجسام ، وتصعب فيه الحركة ، ويسهل فيه الاعتداء على المال والجسد .

كذلك فإن عدم سهولة المواصلات وكثرة اختناقاتها يعط حركة المركبات ، وكثافتها بشكل يعيق حركتها لهي عوامل جوهرية في تزايد معدلات الجريمة أيضا الموجهة إلى وسائل المواصلات الخاصة ، بما يحقق سهولة نشل وغطف المصوغات والحفالب والمملوكات وكل ما يمكن حمله غدا من تلك المياريات أثناء تمهلها أو توقفها في الطرق المختلفة .

ومن جرائم النشل التي وقعت عام ١٩٨٤ وضبط المتهمون فيها متلبين بارتكاب جريمتهم فإن الجدول التالي رقم (٦) يوضحها .

**جدول رقم (٦)**  
**بيان بجرائم النشل التي وقعت عام ١٩٨٤**  
**في ومائل المواصلات \***

البيان لشهر	نشل تلبسي			اجمالي
	عادي	عسكري	حدث	
يناير	٥٥	١٤	٧	٧٦
فبراير	٥٨	٤	٩	٧١
مارس	٤٨	١٠	٨	٦٦
أبريل	٤٥	٣	٥	٥٣
مايو	٦٦	٦	١٠	٨٢
يونيو	٢١	٢	١	٢٤
يوليو	٤٦	٨	٦	٦٠
أغسطس	٤٠	١٢	٧	٥٩
سبتمبر	٣١	٧	٩	٤٧
أكتوبر	٤٨	٩	١٠	٦٧
نوفمبر	٥٣	٤	٥	٦٢
ديسمبر	٤١	٨	٧	٥٦
المجموع	٥٥٢	٨٧	٨٤	٧٢٣

(\*) وزارة الداخلية - شرطة قتال والمواصلات - قسم مكافحة جرائم القتل .

## ٢ - زيادة حجم النشلات :

تؤدي مشكلات المواصلات المتمثلة بوجه خاص في اختناقات الطرق ، وتكدس المركبات وإزحام الشوارع إلى بطء ميولة المواصلات وانخفاض سرعة السيارات ، وطول فترات الانتظار في الطرق وإشارات المرور ، وهو أمر يؤدي بالتالي إلى زيادة الاستهلاك في ومائل المواصلات سواء الملمة منها أو للخاصة ، من حيث الوسيلة ذاتها ومحركها وقطع غيارها وأجزائها المختلفة ، هذا فضلا عن زيادة نسبة الفاقد في الوقود والزيوت والشحومات ..... فمعدل استهلاك السيارة من الوقود يقل عند سرعة معينة ( هي السرعة الاقتصادية للمحرك ) وذلك طبقا لكل نوع من السيارات ، وهذه السرعة في المادّة تزيد قليلا في متوسط معدلها عن منتصف أقصى سرعة مقدرة لطاقة السيارة ، هذا يعني أن بطء السيارة وتضاؤل سرعتها إلى الحد الذي تكاد تسير فيه على السرعة الأولى ، يعني ارتفاع معدل استهلاك الوقود فيها إلى حد كبير ، وهذا يتبعه استهلاك آخر في الزيوت والمحرك والاطارات ... الخ .

أضف إلى ذلك اختناقات المرور وبطء ميولة السيارات ينتج عنها مزيد من استهلاك الطرق والاحتياج إلى صيانتها ، وإعادة ترميمها على فترات أقل ، وهذا من شأنه أن يوجد متغذا آخر للاختناق ، كما أن الأعمال في هذا الموضوع - وهو أمر وارد في بعض الأحيان - يكون له آثاره السلبية على حركة المرور من ناحية ومن ناحية أخرى على حال المركبات ذاتها .

هذا وتواجه الدولة مشكلات المرور واختناقاته بمزيد من المشروعات القومية التي تنشأ لمواجهة ذلك ، وقد وصل عددها في الثلاث منوات الأخيرة إلى ١٥ نثق وكوبري وطريق علوي . وهي بلا شك تمثل مجالا ضخما للاختناق وتحميلا كبيرا على الاقتصادي القومي . وعلى ذلك فإن هذا الاستنزاف في الموارد وذلك للهدر في الامكانات وتلك الزيادة في النشلات ، وما يتبعها من ضياع واستهلاك للطاقات والمعدات والثروات يؤثر تأثيرا سلبيا ومباشرا على التنمية في المجتمع المصري .



### ٣ - استنفاد الوقت في المواصلات :

ولا شك في أن هناك ارتباطا جوهريا بين كثافة المواصلات في المجتمع وإمكانية استغلال الوقت المتاحة لإنشاء المجتمع فيما يمكن أن يعود بالنفع على ذلك المجتمع ، وبما يساهم في تحقيق التنمية ويؤدي إلى مزيد من التقدم .  
وهذا يعني أنه كلما زادت حدة مشكلة المواصلات في مجتمع ما ، زادت معها نسبة الوقت الضائع مدى ، وإلزام المهدر والفاقد في غير نفع حقيقي .

ولقد أوضحت نتيجة دراسة ميدانية على فئات مختلفة من القاطنين في مدينة القاهرة عددا من الحقائق التي يمكن الاستناد إليها والاستفادة بها في التحقق من مدى ما يستفاد من وقت غال لإنشاء هذا المجتمع يصنع مشكلات المواصلات القائمة .  
هذا وقد تبين أن متوسط المسافة التي يقطعها الأفراد من المنزل إلى مكان العمل يوميا هي ١٦ كم بينما بلغ متوسط عدد الكيلو مترات التي يقطعها الشخص يوميا في تنقلاته بوجه عام ٤١ كم .

كذلك اتضح أن الأفراد يقضون في رحلة الذهاب إلى عملهم يوميا زمنا متوسطا قدره ساعة و ١٥ دقيقة في حين يقضون في رحلة عودتهم من عملهم إلى المنزل زمنا متوسطا قدره ساعة و ٧ دقائق .

وربما يرجع الفرق الطفيف في الزمن المستهلك بين رحلة الذهاب ورحلة الياق إلى أن غالبية الأفراد ينطلقون إلى أعمالهم في الصباح في وقت متقارب أو في ساعة شبه محدودة وهو أمر يزيد من أعباء الطرق وبالتالي يطيل من زمن رحلة الذهاب بينما تختلف كثير من المصالح في توقيت صرف عمالها وموظفيها ، إضافة إلى أن كثيرا منهم يحرص على الوصول إلى عملهم في توقيتها بينما ينصرف البعض من عمله في توقيت مبكر . وهو أمر قد يقلل - إلى حد ما - من ضغط المرور في ساعات الانصراف قياسا بمساعات الوصول الصباحية .

وعموما يتضح إلى أي حد تستنفذ مشكلة المواصلات في المجتمعات المختلفة وقت إنائها وإلى أي حد تهدر اختناقات المرور الوقت ، وهو أمر ينعكس بالتطوع على التنمية في المجتمع منها .

#### ثالثا : أنسب الحلول المقترحة لمواجهة مشكلة المواصلات في المدن المزدهرة :

لا شك في أن مشكلة المواصلات أثارا سلبية في المجالات المختلفة ، وهذا أمر يحتم علينا أن نتعصب لمواجهة هذه المشكلة المتفاقمة بقرارات تنفيذية وإدارية جريئة ، تعتمد على دراسات علمية متعمقة ، وذلك حتى لا نتجأ بموقف لا نفعه ولم نستعد له ، وحتى لا نكون تحركنا من منطق رد الفعل وهو ما ينعكس على الحياة في المجتمعات ، وعلى التنمية في البلاد ، وعلى التقدم والرفاهية للمكان .

وعلى وجه العموم نشير لأهم التوصيات المقترحة في هذا المجال ، وقد قامت أجهزة الدولة المختلفة بالفعل بمجهودات مشقة في تنفيذ بعضها على أمل تحقيق مستقبل قريب يكون أكثر إشراقا فيما يتعلق بالمواصلات ومواجهة مشكلاتها في مصر بوجه عام والقاهرة بوجه خاص حفظها الله ورعاها ، وهو ما ينطبق على مثيلاتها من المدن العربية العزيرة ، وبوجه عام تتمثل أهم هذه الحلول المقترحة فيما يلي :-

- ١ - التوسع في إنشاء مدن ومجتمعات جديدة في المناطق غير الأهلة بالمكان وعلى امتداد الطرق الصحراوية ، على أن تكون مكثفة بذاتها من جميع النواحي وتتيح لقاطنيها والممارين فيها الإقامة الدائمة بها دون مفادرة بعد انتهاء أعمالهم إلى جهات أخرى وذلك للمساهمة في تخفيف حدة الضغط على المواصلات وحدة الازدحام في المدن الكبرى .
- ٢ - تغيير توقيتات العمل اليومية بما يحقق اختلاف مساعات بدء العمل وانتهائه في الجهات المختلفة لحل مشكلة ساعات الذروة وتوزيع كثافة المرور على فترات اليوم .
- ٣ - تغيير أيام العطلات وإزالة الإسمعية لتكون متناوبة بالنسبة لجهات العمل المختلفة على مدار الأسبوع .
- ٤ - النقل التدريجي لعدد من المصالح والوزارات والمصانع ومراكز التعليم والترفيه والمستشفيات والجهات الخدمية إلى المدن ومراكز العمران الجديدة وبما يحقق كفاية سكانها منها .
- ٥ - وقف الهجرة إلى القاهرة أو المدن العربية المزدهرة بما يساهم في نقص الأعداد من سكانها والسيارات المتحركة عبر طرقها مع تشجيع الهجرة منها إلى المناطق العمرانية الجديدة أو إلى المناطق الأصلية للمهاجرين مع تيسير الأقدام على الهجرة الخارجية .
- ٦ - زيادة الكباري والطرق العلوية والإنفاق التي تساهم في حل مشكلات الاختناقات وتساهم في سيولة المواصلات في مناطق يتم دراستها بعناية وبما لا يحق مجرد إزالة الاختناقات لمصافة معينة .
- ٧ - التوسع في إنشاء الطرق الدائرية حول المدينة ، لتفادي مرور السيارات العابرة من الدخول إلى وسط المدينة ، مع تكملة شبكة الطرق الدائرية التي تحيط بها بما يقلل من حركة المرور للمخترق لها .
- ٨ - تشييد الجراجات المتعددة الطوابق خاصة في خارج نطلق وسط المدينة لتتيح لقادة السيارات الخاصة ترك سياراتهم بها واستخدام المواصلات لتخفيف الضغط عن وسط المدينة .

- ٩ - دراسة أساليب التوسع في تحقيق الإسكان الوظيفي ( بأن يكون محل للسكن في نطلق محل العمل ) والعمل على أن تقوم كل جهة عمل بتفصيل وسائل ومواصلات وخطوط داخلية خاصة بها تحقق نظام النقل الجماعي لموظفيها وعملها لمواجهة معاناة الأفراد والمساهمة في مواجهة مشكلة المواصلات .
- ١٠ - تشجيع الركوب الجماعي في السيارات الخاصة المملوكة للأفراد بعد توفير الضمانات الأمنية اللازمة التي تدفع الأفراد حالياً للعزوف عن هذا الاقتراح .
- ١١ - التوسع في تسخير خطوط من الميكروباص بتعرفة محددة وهي وسيلة ثبت نجاحها في كثير من المدن المزمعة .
- ١٢ - اتارة الطرق المريضة بين المحافظات بفكر الامكان - على أن تساهم كل محافظة فيما يتعلق بالطرق الزراعية - بإنارة المنطقة التي بمحاذاة حدودها وذلك بهدف تقليل معاناة قلندي السيارات ليلا وخفض معدلات الحوادث بتلك الطرق .
- ١٣ - زيادة السرعة المسموح بها في الطرق المريضة بمقدار ١٠ - ٢٠ كم/ ساعة عن المسموح به حالياً لتحقيق سهولة أكبر في المرور بها خاصة في أوقات الذروة وفصول الطوارئ ( موسم التصريف مثلاً ) مع تشديد العقوبة على المخالفين في هذه الحالة .
- ١٤ - تحسين مواصلات وقود السيارات مع الحد من استيراد السيارات ذات السعة الكبيرة وكذلك المستعملة من الخارج وأيضاً السيارات التي تعتمد على السولار فضلاً عن التوسع في استخدام وسائل النقل العام التي تعتمد على الطاقة الكهربائية .
- ١٥ - التوسع في استعمال منقعات مخلفات ومساكن النقل ، واستخدام أجهزة التحليل وفحص غازات العادم مع تشجيع جلبها وسهولة استيرادها وتخفيض ثمنها وجمركها مع تمميم المحطات المتطورة لفحص السيارات فنياً ، والاهتمام بالصلاحيات الفنية للمركبات ، وتكثيف الحملات المزودة بالأجهزة للفنية اللازمة لضبط غير الصالح منها مع اصدار قانون يحتم أن تحمل كل سيارة شهادة صلاحية للسير مع وقف السيارات ذات العادم الملوي .
- ١٦ - إلزام الجهات المختلفة وقلندي السيارات الخاصة باستخدام الأجهزة الحديثة والمواد الكيميائية التي تمتص غاز أول أكسيد الكربون في طريق خروج العادم بوضع القفلر للالزام على عوادم السيارات ، مع إلزام الهيئات الحكومية بالاهتمام بمراقبة أجهزة الصيانة وفحص الفني بها .
- ١٧ - الاهتمام بزراعة الأشجار في للطرق وحول المدن وترك مساحات كافية للتنزهات والحدائق والأشجار لأهميتها في تقليل التلوث .
- ١٨ - إعادة تخطيط وتحسين شبكات الطرق بما يحد من التلوث عند الاختناقات والتقاطعات وبما يقلل من عدد مرات توقف السيارات وتفاذي استخدام السرعات الخطيرة ، مع دراسة الشوارع التي يمكن إغلاقها من مرور المركبات وقصرها على عبور المشاة فقط حتى يمكن السيطرة على تلوث الهواء المنبعث من عوادم السيارات ، مع تقليل تعرض المناطق السكنية ذات الكثافة العالية للتلوث بمنع أو الحد من مرور السيارات بها .
- ١٩ - التأكد من تنفيذ القرارات الصادرة بشأن استعمال آلات التنبيه ، مع دعم ذلك بقرارات أخرى تحد من الضوضاء وتولجها في المناطق الصناعية والسكنية مع منع استخدام آلات التنبيه إلا في الحدود الضرورية والطارئة أسوة بما هو معمول به في معظم المجتمعات الأجنبية المتقدمة مع تلافي ضوضاء الصوت الناجمة عن عوادم أنواع معينة من السيارات ووسائل النقل بتركيب الأجهزة الكائنة للصوت .
- ٢٠ - العمل على زيادة حجم البضائع التي يتم نقلها بالمشكك الحديدية وبواسطة النقل المائي ، بما يقلل من تخفيف الضغط على وسائل النقل البري .

« والله ولي التوفيق »



## الملاحق

جدول رقم (٧)  
ضحايا حوادث المرور وفقاً للنوع والعمر

البيان		تكرور		انثث		اجمالي	
		عدد	%	عدد	%	عدد	%
- ٠	١٦	٧,٠	٨	٣مر	٢٤	١٠مر	
- ١٠	٢٨	١٢,٢	١٨	٧,٨	٤٦	٢٠ار	
- ٢٠	٤٠	١٧مر	٨	٣مر	٤٨	٢١ر٠	
- ٣٠	٣١	١٣مر	٧	٢,٧	٣٨	١٦ر٦	
- ٤٠	٢٢	٩ر٦	٨	٣مر	٣٠	١٣ار	
- ٥٠	١٩	٨ر٣	٤	١,٧	٠,٢٣	١٠ر٠	
- ٦٠	١٥	٦مر	١	٤ر	١٦	٧ر٠	
- ٧٠	٢	١ر	٢	١ر	٤	١,٧	
المجموع	١٧٣	٧٥مر	٥٦	٢٤مر	٢٢٩	١٠٠ر٠	

جدول رقم (٨)  
متوسط نوع الخسائر في حوادث المرور في عام

وفاة		اصابة		اجمالي	
عدد	%	عدد	%	عدد	%
٣٤٩	١٤ر٠	٢١٣٩	٨٦ر٠	٢٤٨٨	١٠٠ر٠

جدول رقم (٩)  
تكلفة الإصابة في حوادث المرور

من الخلف		من الجانب		بالمواجهة		بمشاة		بهيون		بماق		آخر		الجملة	
عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%
٣٠٤	٣٧,٦	٣٦٠	٤٤,٤	٧٠	٨,٧	٥٨	٧,٢	-	٠,٠	-	٠,٠	١٧	٢,١	٨٠٩	



جدول رقم (١٠)

توزيع حوادث المرور وفقاً لنوع وسيلة النقل

نوع الوسيلة الاصليّة	وفاة	إصابة	مجموع	
			عدد	%
دراجة عادية	٦٥	١٨٢	٢٤٧	١٠.١
دراجة بخارية	٣	٨	١١	٠.٤
دراجة بخارية بصندوق	٨	٥٣	٦١	٢.٥
سيارة ركوب	٩٢	٦٧٧	٧٦٩	٣١.٤
سيارة نقل	٦٦	٤٠٧	٤٧٣	١٩.٣
ميكروبص	١١	١٣٠	١٤١	٥.٨
سيارة بيك آب	٣٣	٢٠٨	٢٤١	٩.٩
لسوي	٣٣	٢٢٠	٢٥٣	١٠.٣
لسوي بمقطورة	٨	٦٦	٧٤	٣.١
أوتوبيس	٢٦	١٢٥	١٥١	٦.٢
جرار زراعي	٣	١٤	١٧	٠.٧
حفار	١	٧	٨	٠.٣
مجموع إجمالي	٣٤٩	٢٠٩٧	٢٤٤٦	١٠٠.٠

جدول رقم (١١)

عدد حوادث المرور في عام موزعة على أشهر السنة

الشهر	عدد	%
يناير	٧	٠.٣
فبراير	١٩	٠.٨
مارس	٢٨٤	١١.٤
أبريل	٢٧٦	١١.١
مايو	٣٠٥	١٢.٢
يونيو	٢٠٧	٨.٣
يوليو	٢٨٨	١١.٦
أغسطس	٢٢٠	٨.٨
سبتمبر	٢٦٨	١٠.٨
أكتوبر	٢٣٧	٩.٥
نوفمبر	١٧٦	٧.١
ديسمبر	٢٠٤	٨.١
الإجمالي	٢٤٩١	١٠٠.٠

**جدول رقم (١٢)**  
**عدد حوادث المرور موزعة على ساعات اليوم وأيام الأسبوع**

الجملة المجموع	الجمعة	الخميس	الأربعاء	الثلاثاء	الاثنين	الأحد	المبث	الأسبوع إلى يوم الساعة
٨٠	١٣	١٠	١٠	٩	٩	١٧	١٢	١/٥
٣٩	٧	٧	٤	٥	١	٨	٧	٣/٢
٤٧	٦	١٠	٣	٩	٤	٦	٩	٥/٤
١٧١	١٤	٢٤	٢٩	٢٧	٢٦	٢٧	٢٤	٧/٦
٢٠٤	٢٥	٢٦	٣١	٢٥	٢٨	٣٩	٣٠	٩/٨
٢٣٤	٢٦	٣١	٣٦	٣٠	٣٦	٣٨	٣٧	١١/١٠
١٩٧	٢١	٣٩	٢١	٢٤	٣٤	٢٨	٣٠	١٣/١٢
٢١٩	٢٣	٣٧	٣١	٣٧	٤١	٢٦	٢٤	١٥/١٤
٢٠٩	١٨	٢٢	٣٥	٣٦	٣٠	٣٦	٣٢	١٧/١٦
١٦٨	١٩	٣٣	٢٣	٢٥	١٧	٢٤	٢٧	١٩/١٨
١١٤	١٩	١١	١٤	١٥	٢٣	١٩	١٣	٢١/٢٠
٨٩	١٠	١٣	١٢	١٤	١٠	١٧	١٣	٢٣/٢٢
١٧٧١	٢٠١	٢٦٣	٢٤٩	٢٥٦	٢٥٩	٢٨٥	٢٥٨	المجموع



**جدول رقم (١٣)**  
**توزيع حوادث المرور وفقا لحالة رصف الطريق**

حالة الرصف	النسبة المئوية
جيد	٩٨,٠
رديء	١
غير مرصوف	١

جدول رقم (١٤)  
توزيع حوادث المرور وفقاً لشكل مكان التصادم

الجهة	لا تقاطع	أخرى	0	٢	١-١	١-٢	تقاطع +	مكان التصادم البيان
٧٨٨	٣٧٨	٥	٥٠	١٦	٩	٩٧	٢٣٣	العدد
	٤٧,٩	,٦	٦,٣	٢,٠	١,١	١٢,٣	٢٩,٦	%

جدول رقم (١٥)  
عدد حوادث المرور على الطرق السريعة

البيان		الوفيات		الاصابات		الاجمالي	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	
طريق الاسكندرية الزراعي	٢٢٨	٩,٥	١٠٧٥	٤٤,٩	١٣٠٣	٥٤,٤	
طريق الاسكندرية الصحراوي	٣٩	١,٦	٢٣٣	٩,٧	٢٧٣	١١,٤	
طريق الفيوم	١٣	,٥	٩١	٣,٨	١٠٤	٤,٣	
طريق السويس	١٧	,٧	٢١٥	٩,٠	٢٣٢	٩,٧	
طريق الاسماعيلية	٢٠	,٨	١٧٠	٧,١	١٩٠	٧,٩	
طريق الصعيد	٢٧	١,٢	١٧٤	٧,٣	٢٠١	٨,٤	
طريق مصر الجديدة			٢٣	١,٠	٢٣	١,٠	
للطرق العسكرية	٤	,٢	٦٦	٢,٨	٧٠	٢,٩	
المجموع	٣٤٨	١٤,٥	٢٠٢٣	٨٤,٥	٢٣٩٥	١٠٠,٠	



## الاسكندرية عام ٢٠٠٥ م وتحديات الاتحاد الحضري

دكتور / محسن محرم زهران

### ١ - مقدمة :

لمدينة الاسكندرية طابع خاص مستمد من تكوينها للشريطي الممتد بطول شاطئ البحر الأبيض المتوسط . ان تطور مدينة الاسكندرية وإزدهارها يعود في المقام الأول إلى وضعها كميناء رئيسي ، ومركز تجاري هام ، ومركز سياحي ومصيف متميز ، بالإضافة إلى أهميتها الصناعية المتزايدة والمؤشرات القتالية توضح أهمية ما ذكر بعاليه من الأنشطة على اقتصاد المدينة :

- يمر خلال ميناء الاسكندرية ثمانون في المائة من تجارة القطن البحرية .
- تجتذب الاسكندرية في كل سنة مايقرب من مليون ونصف سائح .
- يشكل حجم الصناعة في الإسكندرية نسبة تصل إلى ٣٨٪ من حجم النشاط الصناعي بالقطر المصري كله .

### ٢ - نشأة مدينة الاسكندرية وتطورها العمراني :

بنى الاسكندر المقدوني مدينة الاسكندرية بعد احتلاله لمصر عام ٣٢٣ ق . م وقد دفعه إلى انشائها رغبته في تأكيد ذكراه وحاجته الشديدة إلى ميناء بحري تجاري وحربي يتيح له السيطرة على البحر المتوسط . ومرت بالاسكندرية خلال تاريخها فترات من الازدهار - كما مرت بها فترات من الذبول . إذ بينما اتخذها بطليموس الأول عاصمة لمصر وتم استكمالها في عهد بطليموس الثاني وأصبحت العاصمة الأولى للحضارة الاغريقية وعضوة للوصل بين الشرق والغرب والجنوب ، فقدت الاسكندرية استقلالها في عصر الرومان عام ٣٠ ق . م وتهدمت معظم مبانيها وإعدم الكثير من سكانها في عهد الامبراطور كاراكالا وقام الامبراطور أنديان عام ٢٧٣ م بخرب المدينة تخريباً كبيراً ، كما خربت مرة أخرى في عهد الامبراطور ديوكسميان وإن كان قد قام بعد ذلك بترميم ما خربه . وهكذا فترات من التقلب ، حتى جاء عصر محمد علي الذي أدرك أهميتها الاقتصادية والعسكرية فأولاه اهتمامه .

وجاء حكام مصر بعد ذلك فتوالى اهتمامهم بها حتى أصبحت العاصمة الثانية للبلاد وكان ذلك بفضل انشاء عدد من المشروعات أهمها حفر نرعة المجمودية وتعقيم الميناء ومد الخط الحديدي الذي يربط بين القاهرة والاسكندرية وإنشاء محطة السكة الحديدية وإنشاء طريق الكورنيش وإنشاء خط ترام الرمل وجامعة الاسكندرية .

أما الاسكندرية في السنوات الأخيرة فقد وكنب الانفجار السكاني فيها تنفيذ بعض المشروعات نخس منها توسيع الجدد الادارية شرقاً وضم المتنزه إليها وإنشاء مصيف المعمورة وضم منطقة أبي قير وتحويلها إلى منطقة صناعية ثم ميناء عسكري وتجاري . كما تم التوسع في الانشاءات الصناعية بمنطقة الطابية وضم منطقة العجمي إلى حدود المدينة الغربية وكذلك ضم منطقة العامرية وما بها من منطقة صناعية وتجزئية في اتجاه الجنوب بالإضافة إلى هذا فقد تم حفر القناة الملاحية وربطها بشبكة النقل النهري ومنطقة الميناء . ويتبع ذلك حديثاً تنفيذ مشروع ميناء الدخيلة والبدء في تنفيذ مدينة العامرية الجديدة والتي من المتوقع أن تجتذب عدداً من سكان مدينة الاسكندرية ليعملوا ويقيموا فيها .

### ٣ - وصف وتكوين المدينة :

تمتد مدينة الاسكندرية شريطاً بين شاطئ البحر الأبيض المتوسط شمالاً وبحيرة مريوط جنوباً ويشتمل تكوينها على أهم المكونات الآتية :





- ١ - شواطئه البحر : وهي تمتد من خليج أبي قير حتى مينى كرير غربا .
  - ٢ - ترعة المحمودية : وتجمعت حولها المناطق السكنية والصناعية .
  - ٣ - حدائق الاسكندرية العامة : وأشهرها حدائق الشلالات والزهرة ولطونولمس وقصر المنتزه .
  - ٤ - الأماكن الأثرية والتاريخية : وأهمها الآثار اليونانية والرومانية وعمود السوارى وأثار كوم الشقافة .
  - ٥ - المساجد والكنائس : وأهم المساجد مسجد تريناة وأبو العباس والاباسيري وياقوت العرش والأمير ابراهيم ويحي وشعراوى . وأهم الكنائس المرقسية ومساكن كاترين .
  - ٦ - القصور الشهيرة : وأهمها قصر رأس التين والمنتزه وقصر الصفا وقصر عين الحياة .
- ولقد كانت مدينة الاسكندرية مقسمة إلى أربعة أحياء وأعيد تقسيمها في عام ١٩٨٢ م إلى ستة أحياء هي المنتزه وحى شرق وحى وسط وحى الجمرى وحى غرب وحى العامرية . أما بالنسبة لأقسام المدينة فعندما ١٤ قسما وهي المنتزه والزمل ومينى جابر وباب شرقى ومحرم بك والمطارين والمنشية والجمرى والتبان وكرموز وميناء البصل والديخلة والعامرية والميناء .

#### ٤ - أبعاد مشاكل النمو الحضري للاسكندرية :

- إن النمو العمراني المطرد والغير منقطع يهدد طابع المدينة الفريد وشخصيتها التاريخية المميزة . فهناك حاجة ملحة لاسكان أعداد السكان التي تزايد بنسبة عالية . فالمتنظر أن يصل عدد سكان المدينة ٤٧٥.٠٠٠ ( أربعة ملايين ومبعمائة وخمسون ألف ) نسمة في سنة ٢٠٠٥ ، هذا بالإضافة إلى ضرورة تحسين حالة المعيشة المتدهورة لنسبة كبيرة من مسكان المدينة القائمة .
- وقد تفاقمَت المشكلة نتيجة للارتفاع المستمر لأسعار الأراضي وتكلفة البناء . كما أن هناك حاجة ملحة إلى حماية الأراضي الزراعية من الامتداد العمراني السطحي ، وتشجيع النمو الصناعي للمدينة وتوجيهه في تخطيط سليم .
- فإذا أضفنا إلى ذلك المعدلات المتزايدة لتلوث البيئة والآثار الخطيرة لتآكل شواطئه المدينة ، نضر أن كل ذلك يدعو إلى اتباع وتطبيق خطة متكاملة لتخطيط وتطوير المدينة . وإن أهم الأهداف التي تضمنها هذا التخطيط بتلورها العناصر الآتية :-
- دراسة النمو السكاني للمدينة .
  - معالجة الحالة المتردية لوضع الاسكان ببعض أجزاء المدينة .
  - مواجهة زيادة أسعار الأراضي وارتفاع تكلفة المباني .
  - المحافظة على القيم التاريخية .
  - توجيه النمو الصناعي .
  - المحافظة على البيئة ومحاربة التلوث ومعالجة تآكل الشواطئ .

#### ٥ - الدراسات السكانية والاجتماعية والاقتصادية :

الانسان هو محور التنمية الاقتصادية بل هو هدفها ومستقبلها . وتمتلك جمهورية مصر العربية بصفة عامة والمجتمع الاسكندري بصفة خاصة من قصور أو عدم تناسب المباحث المعمورة خاصة الزراعية منها مع الاعداد السكانية خصوصا إذا ما اتخذ في الاعتبار الهجرة للهائلة من الريف إلى الحضر ويترتب على تزايد السكان كثير من المشاكل نخس منها انخفاض نصيب الفرد من الغذاء ومشكلة الاسكان والنقل لعام والبرور وعدم كفاية المرافق العامة وعدم كفاية الخدمات الاجتماعية والترفيهية وتحويل أراض زراعية تحيط بالاقليم إلى استخدامات عمرانية إلى غير ذلك .

أظهرت الدراسات الديمجرافية لسكان الاسكندرية اطراد نموه العديدي منذ أوائل القرن التاسع عشر وحتى الوقت الحاضر نتيجة عاملين رئيسيين هما الزيادة الطبيعية وهي الفرق بين معدل المواليد ومعدل الوفيات من ناحية والهجرة إلى المدينة من ناحية أخرى . وتختلف أقسام الاسكندرية اختلافا ظاهريا في نمو السكان وتطور توزيعهم بها ، فبينما كانت أقسام الوسط تحظى في الماضي بمعدلات نمو عالية أصبحت أقسام الأطراف تمارس هذا الدور جاذبة إليها عددا كبيرا من السكان وخاصة في النطاق الشرقي من المحافظة .

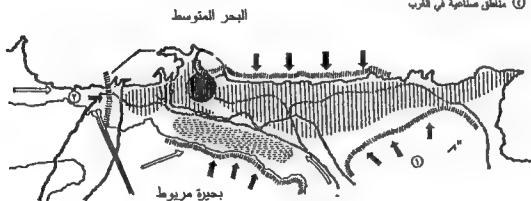
وقد زادت أعداد السكان في محافظة الاسكندرية من حوالي ٢٣٣ ألف نسمة عام ١٨٨٢ م إلى حوالي ٢.٣١٨ مليون نسمة عام ١٩٧٦ م وهذا يعني أن تعداد الاسكندرية قد تضاعف حوالي عشر مرات في فترة تقل قليلا عن قرن من الزمان . ودراسة الهرم والمثلث السكاني بمحافظة الاسكندرية يبين أن حوالي ٤١ - ٥٠ ٪ من السكان تتراوح أعمارهم من ٢٠ سنة إلى أقل من ٦٠ سنة ونسبة المسنين حوالي ٣ ٪ . وهذا معناه ارتفاع نسبة الاعطالة وزيادة حاجة المدينة إلى مؤسسات الرعاية الاجتماعية للأطفال والكهول وتوفير فرص التعليم . ومما يتضح من اتساع قاعدة الهرم السكاني بشكل واضح .

وتتميز الاسكندرية بانخفاض معدل الخصوبة بها إذا ما قورنت بباقي محافظات الجمهورية وهذا راجع بصفة رئيسية إلى تركيبها الاجتماعي والاقتصادي والتعليمي وإلى جهود أجهزة تنظيم الأسرة بها . أما بالنسبة لمعدل الوفيات فقد انخفض انخفاضاً كبيراً بعد الحرب العالمية الثانية حتى وصل في عام ١٩٦٥ إلى نصف مكان عليه عام ١٩٧٤ م . وبالنسبة للهجرة فقد وصلت نسبة المهاجرين إلى الاسكندرية نحو ٢٨ ٪ من جملة سكانها حتى سنة ١٩٦٠ حيث أسهم التقدم الصناعي اسهاماً مباشراً في جذب المهاجرين للاستقرار في المدينة .

شكل ( ٢ ) نمو الإسكندرية خلال قرن ونصف ١٨٠٥ - ١٩٥٥



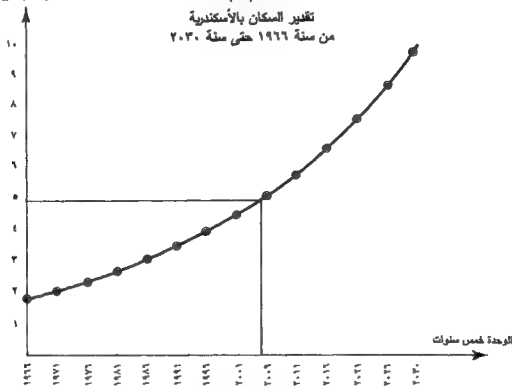
- مركز المدينة
- مناطق سكنية
- مناطق لمكائد عشوائى
- مناطق المدينة الرئيسية
- تجاه الامتداد
- ① أراضي زراعية في الجنوب الشرقي
- ② مناطق صناعية في الغرب



الوحدة بالمليون

شكل ( ٣ )

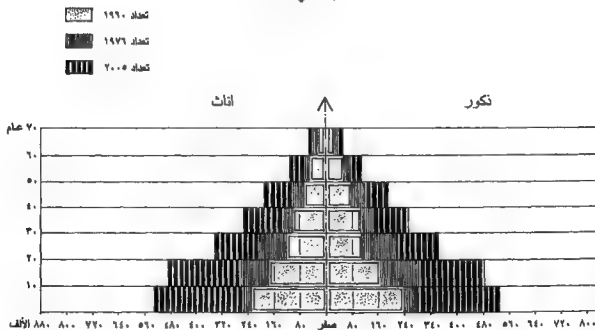
تقدير السكان بالأسكندرية  
من سنة ١٩٦٦ حتى سنة ٢٠٣٠



الوحدة خمس سنوات

شكل ( ٤ )

الهرم السكاني  
لجولة المحافظة  
مقارنة بين عامي ١٩٧٦ / ١٩٦٠



وتختلف نسبة الكثافة السكانية من حي لآخر داخل مدينة الاسكندرية اذ بينما تبلغ حوالي ١٣٣ نسمة / كم<sup>٢</sup> بحي العامرية فانها تبلغ حوالي ٣٢ ألف نسمة / كم<sup>٢</sup> بحي وسط وحوالي ٦٠ ألف نسمة / كم<sup>٢</sup> في حي غرب وحوالي ٧ آلاف نسمة في حي شرق . وقد انخفض معدل المواليد بمحافظة الاسكندرية نتيجة النمو السكاني ومجهودات التثمين بمسؤولية تنظيم الأسرة من ٣٤٫٧ في الألف عام ١٩٦٨ م إلى ٣٢٫٩ في الألف عام ١٩٧٦ م إلى ٣١٫٧ في الألف عام ١٩٨٠ م . كما انخفض معدل الوفيات نتيجة لانتشار الوعي الصحي والمضادات الحيوية من ١٢٫٥ في الألف عام ١٩٦٨ م إلى ٩٫٧ في الألف عام ١٩٧٦ م إلى ٨٫٣ في الألف عام ١٩٨٠ م .

وبدراسة توزيع السكان على النشاط الاقتصادي اتضح أن حوالي ٦٣٦ ألف نسمة من قوى النشاط الاقتصادي والباقي ليس لهم نشاط اقتصادي ومعظم قوى النشاط الاقتصادي يعملون بالصناعات التحويلية والخدمات والتجارة حيث يمثل العاملون بهذه المجالات حوالي ٧٢٪ من جملة السكان قوى النشاط . وبدراسة القوة البشرية المعلمة بمحافظة الاسكندرية اتضح أن القوة البشرية تمثل حوالي ٨٢٫٨٪ من عدد السكان على أساس قوة العمل ٦ سنوات فأكثر . منهم حوالي ٥١٪ خارج قوة العمل وحوالي ٣١٪ داخل قوة العمل . منهم حوالي ٢٧٪ مشغولون وحوالي ٤٪ متعطّلون . وبدراسة توزيع سكان الاسكندرية حسب محل الميلاد اتضح أن ٨١٪ من السكان مولودون بالاسكندرية وحوالي ١٩٪ منهم مولودون خارجها . وبدراسة الحالة الزوجية للسكان اتضح أن ٥٨٪ من السكان في سن الزواج متزوجون و ٣٥٪ منهم لم يتزوجوا أبدا وحوالي ١٦٪ مطلوقون و ٦٪ أرامل . كما اتضح أيضا أن حوالي ٩٧٪ من المتزوجين متزوجين بواحدة وحوالي ٢٪ متزوجين بالتتبع وحوالي ٠٫٢٪ متزوجون من ثلاث وحوالي ٠٫٠٧٪ منهم متزوجون بأربع .

ويوضح الاتجاه التوزيعي لهؤلاء السكان في المستقبل أن السكان سيتجهون نحو تعمير الأطراف الشرقية بدرجة أكبر من الأطراف الغربية وإن ذلك سيكون على حساب الأراضي الزراعية في الشرق مما يلقي العبء على الأجهزة المختصة بالتخطيط الشامل لوضع التشريعات المانعة لذلك وتوجيه العمران غربا بمختلف طرق التشجيع وما يتصل بها من مرافق واحتياجات تعليمية وصحية وغيرها .

وهناك اعتقاد شبه مؤكد بعد أخذ جميع العوامل المؤثرة على النمو السكاني لمدينة الاسكندرية في الاعتبار والتي أهمها معدل المواليد ومعدل الوفيات والحدود الإدارية وإنشاء مدينة العامرية والتوسع العمراني على الساحل الشمالي الغربي بأنه من المنتظر أن يصل تعداد مدينة الاسكندرية سنة ٢٠٠٥ إلى حوالي ٤٫٧٥ مليون نسمة موزعين على الأحياء السكنية المختلفة .

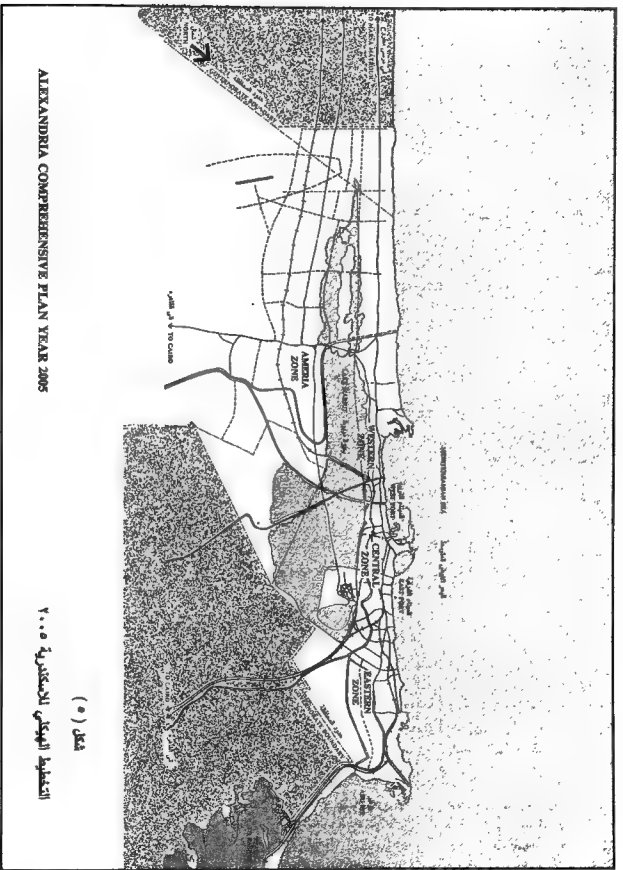
## ٦ - استراتيجيات وأسس التخطيط الشامل للاسكندرية الكبرى حتى ٢٠٠٥ :

- ١ - يعني المخطط العام بالإضافة إلى مشاكل الامتداد العمراني لمدينة الاسكندرية ، علاقة هذا الامتداد بتخطيط مدينة العامرية في اتجاه الغرب ، وتنمية الساحل الشمالي وتخطيط مشروعاته السياحية في اتجاه الشمال الغربي .
- ٢ - أن أهم غايات التخطيط الشامل لمدينة الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٥ هي تحقيق مقابلة النمو السكاني المنتظر أن يصل إلى ٤٧٥٠٠٠٠ نسمة . ولهذا الغرض تم تخصيص مساحة كافية للامتداد العمراني غرب المدينة .
- ٣ - اتخاذ هذا الاجراء للمحافظة على الأراضي الزراعية الثمينة جنوبي وجنوب شرق المدينة .
- ٤ - الإبقاء على الطابع السياحي والاصطيافي للمدينة بواجهتها البحرية الشهيرة .
- ٥ - تقع بحيرة مريوط في منتصف مساحة الامتداد العمراني للمدينة وممتدة من الشرق إلى الغرب . ويمكن بالتخطيط السليم أن تخلق هذه البحيرة شاطئين مائيين يمتدان طوليا ويتيحان فرصا فريدة للتعمر ، كما يزيد من فرص التريض والنشاط السياحي والتجاري بالمدينة .
- ٦ - يهتم التخطيط الشامل اهتماما خاصا بالحفاظ على التراث والمحافظة على التراث للتاريخي والمعالم العامة للمدينة .
- ٧ - تحديد النمو العمراني للمدينة من ناحية الجنوب « الحزام الأخضر » والغرض منه حماية الأراضي الزراعية والتحكم في امتداد العمران والصناعة كما أنه يقرر الحد الجنوبي للامتداد الغربي للمدينة .
- ٨ - تخصيص منطقة وأسس جنوبى ميناء الدخيلة الجديد للصناعات الحالية والمقترحة مستقبلا وهذا التخصيص يساعد في وضع سياسة سليمة للنقل بين الاستعمالات السكنية والصناعية والسياحية وغيرها .
- ٩ - يشمل التخطيط الشامل على شبكة متكاملة من الطرق والنقل تربط بين شرق المدينة وغربها وتعالج مشكلات الاختناق والتعارض في حركة المرور الحالية . كما تشمل عددا من محاور للحركة الرئيسية والتأنيوية ومحاور ومدخل متعددة للمدينة تربطها بشبكة الطرق الاقليمية .
- ١٠ - أن هناك اهتماما خاصا بالحفاظ على آثار المدينة ومعالمها التاريخية والسياحية وتنمية الامكانيات والخدمات اللازمة لدعما وتطويرها .
- ١١ - يهتم التخطيط الشامل بوضع سياسة وبرنامج وخطط للسكان لحل الأزمة الحالية ووضع خطة متطورة لحل دائم لها بالنسبة لمختلف نوعياته وفي سائر أنحاء المدينة بالأحلال وللتجديد وبناء مجتمعات جديدة .
- ١٢ - يحدد التخطيط مناطق التآثر للارض والبحر والبحيرة والهواء ويطالب بمنع مصادر التلوث واستخدام مياه الصرف الصحي في استنزاع الأراضي وعدم صبها في البحر ليؤدي من تلوث الشواطئ وتدهورها .

- ١٣ - يقترح المخطط زيادة المناطق المفتوحة والمناطق الخضراء والملاعب والقرية الاليمبية ومجموعة من الحدائق والمتنزهات موزعة في كافة أنحاء المدينة .
- ١٤ - إن إحياء منطقة وسط المدينة هدف أساسي يجب تنفيذه بحل مشكلة المرور وتوسيع الشوارع وإنشاء أماكن الانتظار للسيارات وإعادة تخطيط الأحياء القديمة وتحول بعض الشوارع كمناطق حرة للمشاة متكامل مع شبكة قوية للنقل العام فوق وتحت الأرض .
- ١٥ - إن شواطئ الإسكندرية لمورد سياحي عالمي وقومي يجب الحفاظ عليه وبذل الجهود والطاقت لمنع التلوث المستمر له وحمايته من كافة مصادر التهديد والتلويث سواء من جهة البحر أو من جهة سواه الاستعمال والصيانة والملوك .

## ٧ - أهداف تخطيط العناصر والمكونات الأساسية :

- أصبح تخطيط مدينة الإسكندرية ضرورة ملحة نظرا لأن النمو العمراني المطرد يهدد طابع المدينة الفريد ، كما أن هناك حاجة لاسكان الاعداد المتزايدة من السكان الذين سيبلغون أربعة ملايين وسبع مائة ألف نسمة في سنة ٢٠٠٥ . هذا بالإضافة إلى ضرورة تحسين حالة المعيشة المتدهورة لسكان المناطق القديمة بالمدينة . لذلك فإن أهم أهداف التخطيط الشامل للمدينة بالإضافة إلى ما سبق موجهة لزيادة الاسعار في الأراضي وتكلفة البناء والحفاظ على القيم التاريخية والحفاظ على الأراضي الزراعية حول المدينة وتوجيه نموها الصناعي مع المحافظة في نفس الوقت على البيئة ومحاربة التلوث . بناء على ذلك فقد تم تخصيص مساحة كافية للامتداد العمراني غرب المدينة . وتقع بحيرة مريوط في منتصف مساحة هذا الامتداد ويمكن خلق شاطئين لها يمتدان طوليا ويتحان فرصا للتعمير والترفيه وللتنشيط السياحي والتجاري بالمدينة . وقد خصصت مساحة مناسبة جنوبي ميناء الدخيلة الجديد للصناعات الحالية والمقترحة . كما تم توزيع الاستعمالات للأراضي في أجزاء الامتداد العمراني سواء في غرب المدينة أو شرقها أو في المدينة ذاتها . كذلك تمت دراسة الظروف المناخية من أمطار ورطوبة ودرجات الحرارة والرياح وعلاقة المدينة بالاقليم وجيولوجيا الموقع والحالة الحاضرة . وكان التركيز أساسيا على الدراسات الآتية موجزة فيما يلي :
- (أ) **المراسمات السكنية :** وقد وضعت بشكل اهرامات للمكان لكل قسم من أقسام المدينة مع بيان تقسيم القوى العاملة حسب المهن واتجاهات النشاط الاقتصادي .
- (ب) **الاستعمالات الحالية واستراتيجية التخطيط :** وتشتمل توفير الأراضي وتخطيطها ، لأواء الزيادة السكانية في مناطق الامتداد العمراني بالقرب وخلق واجهتين مائتتين اضافيتين بتنمية شاطئه بحيرة مريوط مع توجيه النمو الصناعي في مساحات كافية مع المحافظة على القيم التاريخية للمدينة .
- (ج) **النقل والمرور وعلاقته بالتخطيط الشامل :** وبين شبكة الطرق الحالية والمقترحة ومشروعات تحسين المرور بالمدينة ومنها ردم ترعة المحمودية وتحويلها إلى طريق رئيسي والطريق الخارجي السريع شمال بحيرة مريوط والطريق السريع المعلق فوق خط سكة حديد أبو قير . أما بالنسبة للنقل العام فتوضع الرسومات والخرائط الشبكية الحالية والنخلة المستقبلية وأهم توصياتها كهرية خط سكة حديد أبو قير ومد خطوط الانتوبيس لخدمة الامتداد العمراني المقترح للمدينة ناحية الغرب والشرق وخط مترو الانفاق المقترح بفروعه المختلفة والاتصالات التبادلية للنقل العام .
- (د) **المناطق السكنية والمقترحة والاستعمالات الأخرى :** قد توضحت بالرسومات المناطق السكنية الحالية والمقترحة وكذلك المناطق التجارية والأسواق والمناطق الزراعية والجاري استصلاحها والمناطق للصناعة الرئيسية والمقترحة والمناطق السياحية ومنطقة الترفيه والمواقع التاريخية والأثرية ومسارات الزيارة والمساحات الحالية والمقترحة للمناطق المفتوحة والخضراء والحدائق العامة والملاعب الرياضية والمدينة الأولمبية .
- (هـ) **الكثافات السكنية واستعمالات الأراضي والمباني :** توضح الكثافات الحالية والمقترحة وكذلك الاستعمالات الحالية للمباني والأراضي والاستعمالات المقترحة وللزمام الأخضر حول المدينة .
- (و) **الخدمات العامة :** بيان مواقع الخدمات العامة الحالية والمقترحة بالمدينة من مكافحة الحريق والشرطة والاتصالات السلكية واللاسلكية والبريد والخدمات الصحية والتعليمية والاجتماعية .
- (ز) **المرافق العامة :** توضح الرسومات شبكات الكهرباء ومحطات التوليد والمحولات وخطوط المياه والصرف الصحي ومحطات الضخ وخزانات المياه والمصبات والاتصالات السلكية واللاسلكية .
- (ح) **المحافظة على البيئة والطابع والقيم التاريخية للمدينة :** دراسة مشاكل تلوث الشواطئ ومناطق التآكل وإمكانيات الاستفادة بحيرة مريوط مع توضيح المسارات المختارة للمساحة والمنشآت والمباني ذات القيمة التاريخية والأثرية ونقط الجنب السياحية كما تؤكد الرسومات والخرائط مواقع التلوث من مصبات المجاري الحالية ومصبات الصرف الصناعي والمصادر الرئيسية لتلوث الهواء والتي يدعو التخطيط العمراني إلى تلانيها وإزالة آثارها .



ALEXANDRIA COMPREHENSIVE PLAN YEAR 2005

مخطط (٥) المخطط الهيكلي لـ ٢٠٠٥

(٥) مخطط

## نسبة استثمارات الأراضي لمختلف الاستخدامات

الاهتمام	النسبة المئوية للمباني المستعملة								المساحة المستعملة	المساحة الاجمالية	تعداد السكان	احياء المدينة
	اراضي خضراء	الخدمات الحكومية والهيئات العامة	الملاهي والمتنزهات الخضراء	الشوارع والميادين	سكن	صناعات ثقيلة	صناعات خفيفة	مناطق تجارية				
١٠٠	2٦١ ج	2٢	2٢	2١٠	2٢	2١	2١	2٢	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٣٦٨٠٠٠	المثلثة
١٠٠	2٤٤ ج	2٢	2٢	2١٠	2٢	2٢	2١	2٥	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٦٦٢٠٠٠	شرق
١٠٠	2١١	2١٠	2١	2١٥	2١	2١	2١	2٥	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٧٢١٠٠٠	وسط
١٠٠	2١٥ ج	2٢	2١٠	2١٠	2٢	-	2٧	2٥	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٢٩٦٠٠٠	البحر
١٠٠	2٢٤ ج	2٠ ج	2٢	2١٠	2١	2٥	2٢	2٥	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٥٠٧٢٠٠	غرب
١٠٠	2٧٠ ج	2١	2٢	2٧	2١	2٥	2٣	2١	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	١١٢٠٠٠	الضربية
١٠٠	2٣٧ ج	2٢	2١	2٩	2١	2٧	2٢	2٥	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٢٢٠٥٠ كم <sup>٢</sup>	٣٦٦٩٠٠٠	الاجمالي

## ٨ - توصيات التخطيط الشامل لحل مشكلات الإسكان والخدمات والمرافق :

### (أ) الإسكان :

تفاقت أزمة الإسكان بمحافظة الاسكندرية ( كما يبقي أنحاء الجمهورية ) في الثلاثين عاما الأخيرة نتيجة للتزايد السكاني والهجرة المستمرة من الريف للمحافظة بحثا عن فرص عمل في قطاع الخدمات - وارتفاع أسعار الأراضي وأثمان مواد البناء وأجور العمالة بالإضافة إلى صدور العديد من القوانين والقرارات الادارية والاقتصادية التي وصلت بالمشكلة إلى حد من التآزم كان من نتيجته مشكلات اجتماعية عديدة كتأخر حالات الزواج لعدم وجود المسكن المناسب في حدود امكانيات الأسرة حديثة التكوين وإلى انتشار الاسكان العشوائي بانحاء مختلفة من المحافظة وإلى تزايد ظاهرة خلو الرجل ومقدم الابحار وإلى انتشار ظاهرة التملك بأسعار لا تناسب إلا أصحاب الدخل المرتفعة مما نتج عنه وجود العديد من الوحدات معروضة للتمليك وفي نفس الوقت وجود عجز كبير في للوحدات المعروضة للايجار لأصحاب الدخل المنخفض والمتوسط وأدى ذلك إلى سفر العديد من حديثي التخرج للعمل بالخارج لتوفير المال للزلازم للحصول على وحدة سكنية .

### حالة المباني في احياء مدينة الاسكندرية :

ويبين الشكل المرفق حالة المباني في احياء مدينة الاسكندرية .

### حجم مشكلة الإسكان في محافظة الاسكندرية :

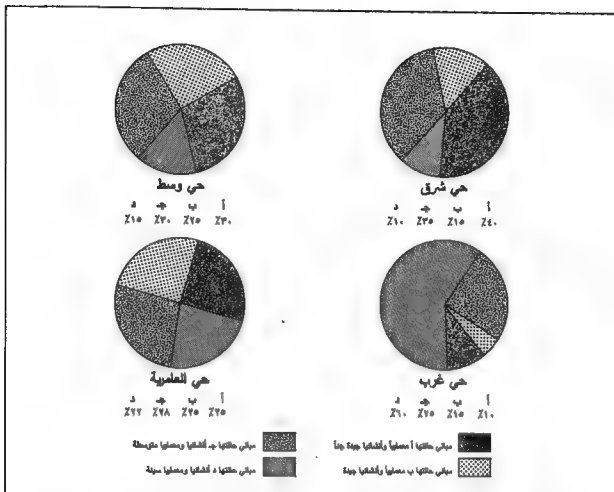
تحتاج محافظة الاسكندرية إلى حوالي ١٠٠ ألف وحدة سكنية لإنهاء العجز الحالي وحوالي ١٣٩ ألف وحدة سكنية لمواجهة الزيادة السكانية حتى عام ٢٠٠٥ وكذلك إنشاء ٨٣٣٥ وحدة سكنية سنويا للتحل . أي أن المطلوب إنشاء سنويا خلال الفترة من ١٩٨٥ - ٢٠٠٥ حوالي ٣٠٧٨٠ وحدة سكنية منها ٥٠٠٠ وحدة لإنهاء العجز الحالي و ١٧٤٤٥ لمواجهة الزيادة السكانية و ٨٣٣٥ وحدة للتحل .

ولحل مشكلة الإسكان بالمحافظة تبين ضرورة إنشاء ٣١٠٠٠ وحدة سكنية سنويا خلال فترة التخطيط من عام ١٩٨٦/٨٥ حتى ٢٠٠٤/٢٠٠٥ وذلك لإنهاء العجز الحالي في الإسكان وللحل اللازم للمساكن التي انتهى عمرها الافتراضي - رغم استمرار استغلالها لعدم وجود البديل المناسب من حيث الابحار الشهري والموقع - ولمواجهة الزيادة السكانية حتى نهاية فترة التخطيط .

وبمقارنة عدد الوحدات المطلوب انشاؤها سنويا خلال فترة التخطيط بالانتاج السنوي الحالي ( حوالي ١٥٥٠٠ وحدة سكنية سنويا ) يتبين ضرورة مضاعفة انتاج الإسكان لتحقيق ذلك بوسعي جهاز التخطيط الشامل بما يلي :-

١ - تقسيم عدد الوحدات المقترح انشاؤها سنويا إلى ٥٠٪ من جملة عدد الوحدات لتكون مساكنًا اقتصاديًا وإقتصاديًا مميزًا و ٤٠٪ مساكنًا متوسطًا و ١٠٪ مساكنًا فاخرًا وذلك حتى لا يحدث توفر العديد من الوحدات لمستوى من مستويات الدخل مع وجود عجز كبير في مستوى آخر .

٢ - توفير الاعتمادات المالية والتعرض بنسب فوائد متدرجة لتوجيه الامتداد العمراني إلى اتجاه الغرب لإنشاء ضاحية سكنية -



شكل (٦) حالة المباني في مدينة الإسكندرية

- ٣- كضاحية التمادي ومصر الجديدة - في منطقة كنخ مريوط والمناطق المحيطة بها حتى حدود المحافظة الإدارية من جهة الغرب ، والتوسع في اتجاه الجنوب باعادة تخطيط مدينة المامرية خاصة بعد مشروع توسيع الطريق الصحراوي والذي قارب على الانتهاء ويخدم اعادة تخطيط العمرية مشاريع استصلاح الأراضي والصناعات الناشئة بهذه المنطقة . وفي اتجاه الشرق في المنطقة المتاحة بين أبي فير والمنيرة والتي يمكن أن تساعد على تخفيض الكثافات السكنية بإحياء المحافظة ذات الكثافات العالية .
- ٤- تقسيم وبيع الأراضي ملكية الدولة للهبات وللجمعيات التعاونية والأفراد بأسعار اسمية وبمساحات تناسب أصحاب الدخول المختلفة مع ضرورة ربط استلام الأرض ببداية البناء لئلا يفتقر المضاربة بالأراضي .
- ٥- التوسع في تدريب العمالة مع توفير كل دعم ممكن للمدارس الصناعية ومراكز التدريب على حرف البناء للعمل أكثر من فترة دراسية يومياً وتوفير الحوافز للدارسين لتوسيع قاعدة التعليم الفني الذي يخدم خطط التنمية ومنها الاسكان .
- ٥- تبسيط إجراءات استخراج تراخيص البناء مع ضرورة تكوين هيئة بكل حي للتنسيق بين اعداد المرافق ( مياه - كهرباء - صرف صحي - تلفونات - وصف طرق ... الخ ) .
- ٦- يجب أن يكون النظام الغالب للاسكان هو الاسكان التعاوني الذي يجب زيادته ليمطي احتياجات أصحاب الدخل المنخفض والمتوسط مع ضرورة مراعاة التعاونيات لتلافي المضاربة بالسوق .
- ٧- تأسيس هيئة مسئلة لصيانة المباني يتم توفير الاعتمادات المالية لها عن طريق تحصيل نسبة ٥% من الإيجار الخاص بالوحدة السكنية وتكون رصيدها لكل مالك أو مستأجر يمكن أن يحصل عليه لاجراء أعمال الترميم بالإضافة إلى إتاحة القروض بشروط ميسرة وذلك حفاظاً على مخزون الاسكان من التدهور .
- ٨- توفير المواد الخام اللازمة قبل بداية الخطة السنوية بحيث لا يحدث العجز بين المواد الخام للمباني والاحتياجات الفعلية .
- ٩- من الممكن تأسيس شركات مساهمة لحل مشاكل المناطق السكنية السيئة بالمدينة وتقوم هذه الشركات بدراسة كل منطقة على حدة واقتراح وتنفيذ الحلول اللازمة لها سواء بالهزم الكلي أو الجزئي أو بالتحسين في البنية ويمكن أن يساهم ملاك الأراضي والمقارنات بملكياتهم في هذه الشركات نظير عدد من الأهم يمكن أن يحول بعد انتهاء الانشاء إلى ملكية فردية مرة أخرى .



## التكاليف الاستثمارية لحل مشكلة الإسكان حتى عام ٢٠٠٥ :

تقدر التكاليف اللازمة لحل مشكلة الإسكان بمدينة الإسكندرية حتى عام ٢٠٠٥ بحوالي ٥ مليار جنيه تساهم فيها الدولة والقطاع العام والخاص والقطاع التعاوني .

ويجب العمل على تشجيع البناء المرخص باعطاء جميع المساعدات الفنية في صورة نشرات توضح تصميمات نمطية مع تقديم القروض وتوفير المواد الخام وتسهيل إجراءات الحصول على التراخيص وتشجيع الإسكان الرسمي التعاوني وممخ أراضي الدولة التي عليها تعديلات لمعرفة المباني المتاحة للإسكان وضرورة التنسيق بين المؤسسات المختلفة المعنولة عن المرافق وتشجيع التعاون بين ملاك الأراضي المتجاورة لتخصيص بعض المساحات للحدائق أو ملاعب الأطفال لخلق بيئة صحية وتأسيس هيئة لصيانة المباني وتشجيع قيام جمعيات تعاونية بكل مصنع من مصانع المدينة الرئيسية لبناء مساكن خارج منطقة المصنع ينقل إليها عمال وموظفو المصنع وتوسيع دائرة التدريب على حرف البناء .

## (ب) التعليم :

بلغ عدد التلاميذ بالمرحلة الابتدائية ( من سن ٦ - ١٥ ) في عام ١٩٨٢ حوالي ٤٦٦ ألف تلميذ يشغلون حوالي ١٠٤٥٦ فصلا . وسيرتفع أعداد تلاميذ هذه المرحلة إلى حوالي ١٠١٩ مليون تلميذ في عام ٢٠٠٥ يحتاجون إلى زيادة عدد الفصول الحالية بحوالي ١٦٣٨٨ فصلا للمعدل الحالي وحوالي ٢١٣٠٤ مدرسا وفقا للمعدل الحالي أو إضافة ٢٠٦٠٢ فصلا وحوالي ٣٠٩٠٢ مدرسا وفقا للمعدل النمطي .

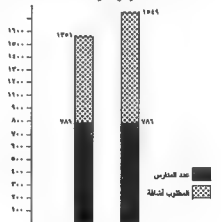
وقد بلغ عدد الطلبة بالمرحلة الثانوية في عام ١٩٨٣ م حوالي ٩٦ ألف طالب يتوقع ان يرتفع عددهم إلى حوالي ٣٣٢ ألف طالب في عام ٢٠٠٥ ويتطلب ذلك زيادة عدد الفصول الحالية بحوالي ٦٨٣٠ فصلا تستلزم العمل بها حوالي ١٦ ألف مدرس ثانوي . أما التعليم الجامعي بمحافظة الاسكندرية فيبلغ عدد الطلبة المقيدين في جامعة الاسكندرية حوالي ٧٥ إلى ٧٦ ألف طالب سنويا ويعتبر هذا العدد هو الحجم الأقصى الذي تستطيع ان تستوعبه جميع امكانيات الجامعة سواء المادية أو البشرية . ومعنى هذا أن جامعة الاسكندرية في عام ٢٠٠٥ لا تستطيع ان تستوعب الأعداد المتزايدة للطلاب ولذا ينبغي إنشاء جامعة في مدينة العامرية الجديدة وأخرى في محافظة البحيرة بالإضافة إلى زيادة امكانيات جامعة الاسكندرية . إذ تحتاج الجامعة إلى ١٤ مدرجا جديدا وتحتاج إلى ٤١ قاعة بحث وعدد ٥ مشرحات لكلية الطب وهنا بخلاف الاحتياجات المادية الأخرى المتعلقة بالأدوات والآلات والأجهزة والمعامل وغيرها .

وقد وضعت خطة استثمارية طويلة الأجل من عام ١٩٨٥ - ٢٠٠٥ مكونة من أربعة خطط خمسية خاصة بالتعليم بالاسكندرية تستهدف إنشاء ٢٧٤٣٢ فصلا مدة كل منها ٤٠ تلميذا ( أي إضافة ١٠٣١ مدرسة ) في مختلف مراحل وأنواع التعليم تحت النجومي وإنشاء ١٤ مدرجا مدة كل منها ٥٠٠ طالب موزعة على الكليات المختلفة بالجامعة وعدد ٤١ قاعة بحث تستوعب الواحدة منها ٦٠ طالبا وعدد ٥ مشرحات تستوعب الواحدة منها ١٠٠ طالب .

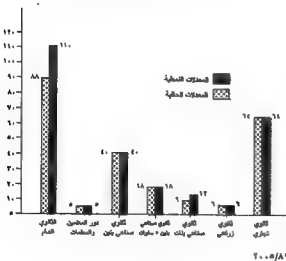
وقد بلغت إجمالي المبالغ الاستثمارية اللازمة لتنفيذ ذلك حوالي ٣٣٣٠٧ مليون جنيه منها حوالي ٢٧٩٠٢ مليون جنيه للتعليم تحت النجومي والمبلغ المتبقي البالغ ٥٠٠ مليون جنيه للتعليم الجامعي وقد تضمنت هذه المبالغ نمية احتياطي تبلغ ٢٠٪ لمواجهة أي تغيرات في الأسعار أو التكاليف في المستقبل .

شكل ( ٧ )

احتياجات محافظة الاسكندرية من المدرس وفقا للمعدلات النمطية والعالية



عدد المدرس المطلوب لتساها من الآن حتى عام ٢٠٠٥  
للمختلف أنواع التعليم الثانوي وفقا للمعدلات الحالية والنمطية



المدرس ٢٠٠٥/٨٢

## (ج) الثقافة :

- تتطوي الأنشطة الثقافية بمدينة الاسكندرية على عدة قطاعات أساسية :
- ١ - قطاع الثقافة الجماهيرية : ويهدف تقديم الخدمات الثقافية للجماهير في مختلف المراحل السنية ولكتشاف مواهبهم الفنية والأدبية وتبنيها منسجة قصور وبيوت للثقافة وهي قصور ثقافة الحرية والاتفوشي والشاطبي وبيوت ثقافة الأطفال والطلالغ بسيدي جابر ويوكلي وأبي قبر .
  - ٢ - قطاع الآثار : ويعنى باكتشاف الآثار وترميمها وصيانتها وعرضها على الجمهور . ويمكن حصر أهم المناطق الأثرية في الاسكندرية في برج أبي قبر وبرج الطرخ ومسجد المطايرين وميدان المساجد وقلعة قايتباي وكوي التناضورية والأسوار الأثرية بالفلالات بالإضافة للمناطق الأثرية التابعة للمتحف اليوناني في منطقة كوم الشقافة وعمود السوارى والممرح الروماني ومنطقة اسكال الفلال و البردين ومقرة اللاتين ومقرة السلطاني .
  - ٣ - قطاع الكتب والنشر : ويعنى بالتأليف والنشر وتوزيع الكتب وأهم أنشطته مكتبة الاسكندرية العامة التابعة لديوان عام المحافظة .
  - ٤ - قطاع المسرح : ويعنى بتقديم الفن الشعبي والمسرحيات ويبلغ عدد المسارح بمدينة الاسكندرية ٨ مسارح .
  - ٥ - قطاع السينما : ويقوم بتشغيل وإدارة العرض ويبلغ عدد دور السينما في مدينة الاسكندرية ٢١ دارا للعرض .
  - ٦ - قطاع الموسيقى وإلباليه : ويعنى بتقديم الفن الموسيقى وإلباليه للجمهور المسكندري ويشمل فصول تعلم وفرق تدريب .
  - ٧ - قطاع المتحف وعروض الفنون : ويعنى بإدارة المتاحف وقاعات عرض للفنون التشكيلية ويوجد بالاسكندرية ٤ متاحف و ١٠ قاعات عرض للفنون التشكيلية .

وتقدر احتياجات مكان محافظة الاسكندرية من الآن وحتى عام ٢٠٠٥ بحوالي ٦٦ قسرا ثقافيا وحوالي ٦٢ مكتبة تضم ٤٨٠ ألف كتاب وحوالي ٦٥ مسرحا تضم حوالي ٣٩ ألف كرسي وحوالي ٥٢ سينما تضم حوالي ٨٦ ألف كرسي .  
وتقدر إجمالي الاستثمارات اللازمة لقطاع الثقافة حتى عام ٢٠٠٥ حوالي ٢٤٨ مليون جنيه منها حوالي ١٢٧ مليون جنيه لقصور الثقافة وحوالي ٣٥ مليون جنيه للمكتبات وحوالي ١٩ مليون جنيه لدور السينما وحوالي ٤٨ مليون جنيه لأقامة مجمع ثقافي متكامل يختار له موقع مناسب ومتوسط بقلب المدينة .

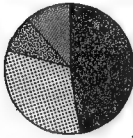
## (د) الشؤون الصحية بالاسكندرية :

قسمت الاسكندرية في عام ١٩٦٧ إلى أربع مناطق طبية تابعة لمديرية الشؤون الصحية وهي منطقة شرق ومنطقة وسط ومنطقة غرب ومنطقة المامية .  
ويبلغ إجمالي عدد الأسرة بمستشفيات وزارة الصحة والقطاع الخاص بالاسكندرية في عام ١٩٨١ حوالي ٨٢٥٦ سريراً منها حوالي ٧٩٦٣ سريراً (٩٦٪) في مستشفيات وزارة الصحة والجامعة والتأمين الصحي والمؤسسات العلاجية والعدد المتبقى من الأسرة البالغ حوالي ٢٩٣ سريراً (٤٪) توجد في المستشفيات الأخرى وتقوم بمستشفيات الجامعة بالنور الطبي الرئيسي في الاسكندرية .  
والوضع الحالي في المستشفيات بالاسكندرية حسب الأرقام والمعدلات يؤكد ضرورة التوسع الآتي والرأسي في قطاع الصحة بصفة عامة إذ لا تتجاوز المساحة المخصصة للمرضى ٦٥٪ من مساحة المبنى ومتوسط الإقامة في المستشفى ١٥ يوماً ومعدل الأسرة لكل ألف نسمة لا يتجاوز ٣,٢٠ سرير وهي معدلات في مجملها تدل على انخفاض مستوى الرعاية الصحية بالمحافظة . وقد حصدت أعداد الأسرة اللازم اضافتها إلى العدد الحالي للأسرة خلال الفترة من ١٩٨١ - ٢٠٠٥ بحوالي ١٠٧٤٤ سريراً وفقاً لمعدل ٤ أسرة / ألف نسمة وهو معدل الهيئة العامة للتأمين الصحي أو حوالي ١٥٤٩٤ سريراً وفقاً لمعدل ٤ أسرة / ألف نسمة وهو المعدل المستهدف لرفع مستوى الرعاية الصحية في الاسكندرية . هذا وبخلاف إضافة عدد ١٧٣ عيادة صحية بالأحياء وعد ٤٦ مركزاً طبياً حضرياً وعد ١٤١ مكتب صحة وعد ١٥ مجموعة صحية ريفية وعد ٣٤ وحدة صحية ريفية وعد ٨٩ مركزاً لرعاية الأمومة والطفولة وعد ٢٤ مجموعة صحية مدرسية وعد ٨٧ وحدة صحية تخصصية مدرسية وعد ٤٦ وحدة أمراض متوطنة وعد ٥ مستوصفات صدرية .  
وتقدر جملة الاستثمارات اللازمة لرفع مستوى الرعاية الصحية في الاسكندرية بحوالي ١٨٧,٧٧ مليون جنيه ( وفقاً لمعدل ٤ أسرة / ألف نسمة ) أو حوالي ٢٤٤,٧٧ مليون جنيه ( وفقاً لمعدل ٥ أسرة / ألف نسمة ) وهذه الاستثمارات موزعة على أربع خطط خمسية من عام ١٩٨٥ - ٢٠٠٥ مضمنة نسبة احتياطي تبلغ ٢٠٪ لمواجهة أية تغيرات في الأسعار أو للتكاليف في المستقبل .

## (هـ) الامداد بالمياه :

يوجد بالاسكندرية ست محطات لمياه الشرب بالإضافة إلى محطة لمياه الري للحدائق ودراسة خطط ومشروعات الهيئة العامة لمرفق مياه الاسكندرية لتضخ أنه سوف تقام محطات جديتان لمياه الشرب هما :

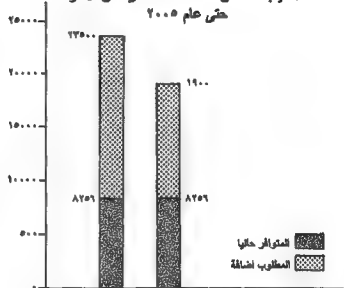
## توزيع الخدمات الصحية على القطاعات الصحية بمحافظة الاسكندرية



عدد الأسرة

٤٨.٣٪ الصحة العامة  
٣٠.٣٪ المستشفيات الجامعية  
٢٩.٨٪ التنظيم الصحي  
١١.٧٪ المؤسسات العلاجية

## أحتياجات سكان محافظة الاسكندرية من الأسرة حتى عام ٢٠٠٥



### الخدمات الصحية في عام ٢٠٠٥

#### شكل (٨) الخدمات الصحية في محافظة الاسكندرية

محطة مياه النصر على ترعة النصر وينتظر أن يبدأ في إنشائها عام ١٩٨٨ محطة مياه أبيس على ترعة مياه الشرب وسيكون لكل محطة تصرف تصميمي ١٢٠ ألف متر مكعب / يوم تزداد إلى ٢٤٠ ألف متر مكعب / يوم .  
ولقد وضعت الهيئة العامة لمرفق مياه الاسكندرية خطة التوسع الرأسي والأفقي ضمن الخطة الخمسية ١٩٨٣/٨٢ - ١٩٨٧/٨٦ م على أساس الوصول بالطاقة الانتاجية للمرفق إلى ٢٠ مليون متر مكعب يوميا لخدمة حوالي ٤ ملايين نسمة ١٩٩٠ ، ٤٠٦ مليون نسمة عام ١٩٩٥ وخدمة ٤٠٣ مليون عام ٢٠٠٠ مع ملاحظة أن هذه الأرقام يدخل فيها سكان المدينة وزوارها بمتوسط استهلاك للفرد حوالي ٤٠٠ لتر في اليوم كاستهلاك منزلي وصناعي وخدمات أخرى وبذلك فإن مثل هذه الخطة سوف تفي باحتياجات سكان محافظة الاسكندرية ومناطق الامتداد العمراني الجديدة والمنطقة الصناعية بالغرب حتى عام ٢٠٠٥ .  
هذا بالإضافة إلى أن الهيئة قد وضعت في اعتبارها تغيير الشبكات القديمة المستهلكة وتحسين الخدمة من خلال تحسين الضغوط في الأماكن التي تشكو من ضعفها وذلك من خلال إقامة مشروعات للتخزين وتقوية الضغوط وإدخال نظام المحاسبة بالعدادات .

#### (و) الصرف الصحي :

تغطي خدمات الصرف الصحي حوالي ٤٠٪ من مدينة الاسكندرية فقط في حين أن حوالي ٦٠٪ من المدينة محرومة من هذه الخدمات بالرغم من ارتفاع الكثافة السكانية في معظم المناطق المحرومة وهناك العديد من المشاكل المتعلقة بالصرف الصحي بمدينة الاسكندرية ومنها :

- ١ - تحميل الشبكة بأكثر من طاقتها نتيجة لزيادة الكثافة السكانية بالمناطق المخدومة وعلى الرغم من أن الشبكات عمرها يتراوح بين ٥٠ - ٧٠ عاما الأمر الذي يترتب عليه الطفق وانهايار الشبكات لتآكل المواد المصنوعة منها .
  - ٢ - أن مياه الصرف الصحي للمدينة يتم التخلص من جزء كبير منها خلال المصبب البحري عند قاينباى وهو مكسور في أكثر من موقع أقربها على بعد ٣٠ مترا من الشاطئ وجزء آخر يصرف في بحيرة مريوط وبعض المصارف الزراعية وأغلب هذه تعود إلى البحر مما يسبب تلوثه وتلوث البيئة وتهديد السيلحة في مدينة الاسكندرية .
- ولحل المشاكل المتعلقة بالصرف الصحي تسمى هيئة الصرف الصحي إلى تنفيذ العديد من المشروعات التي تستهدف حل تلك المشاكل . وبدأت في تنفيذ خطط عاجلة لامتداد الشبكات وإنشاء محطات الرفع والضخ المختلفة ضمن شبكة شاملة للاسكندرية الكبرى ويتجه الزاى إلى اعتماد اشتراك المستفيدين بالشبكة في نفقاتها كما هو متبع في المرافق الأخرى .

#### (ز) الكهرباء :

بدراسة الموقف الحالي والمستقبلي لاحتياجات الطاقة الكهربائية لمحافظة الاسكندرية في ضوء مشروعات شركة توزيع كهرباء الاسكندرية الحالية والمستقبلية اتضح أنه في نهاية عام ١٩٨٣ سيحدث عجز في الطاقة يتم الحصول عليه من الشبكة الموحدة بقر

بحوالي ١٧٦ ميجاولات . أما في عام ١٩٨٧ بعد تنفيذ التوسعات في مشروعات توليد الكهرباء في غرب الاسكندرية والساحل الشمالي فسوف يكون هناك فائض في الطاقة الكهربائية يقدر بحوالي ١١٠ ميجاولات يمكن تصديره إلى الشبكة الموحدة ، أما في عام ٢٠٠٥ فإنه سوف يكون هناك فائض يقدر بحوالي ١٦٨٠ ميجاولات يمكن تصديره إلى الشبكة الموحدة بعد إنشاء المحطة النووية بالضبعة بطاقة ١١٠٠ ميجاولات .

وبدراسة تطور إنتاج الطاقة الكهربائية لهيئة كهرباء الاسكندرية خلال الفترة من ١٩٦٨/١٩٦٩ إلى ١٩٨٤/٨٣ لنضج ان الإنتاج قد إزداد من حوالي ٦٥٩ مليون كيلووات / ساعة إلى حوالي ١٧١٧ مليون كيلو وات / ساعة والمتوقع أن يزداد إلى حوالي ٤٧٥٠ مليون كيلو وات / ساعة عام ٢٠٠٥ . وقد إزداد تطور استهلاك الفرد من الطاقة الكهربائية من حوالي ٢٤٧ كيلو وات / ساعة إلى حوالي ٥٧٢ كيلو وات / ساعة خلال نفس الفترة ويتوقع أن يزداد إلى حوالي ١٠٠٠ كيلو وات / ساعة عام ٢٠٠٥ .

## (ح) المواصلات السككية واللاسككية :

تتمني محافظة الاسكندرية من عجز كبير في عدد خطوط للتليفونات حيث يبلغ عدد خطوط التليفونات حاليا حوالي ٨٨ ألف خط وطبقا للمعدلات الدولية يجب أن يتوافر بها حوالي ٣٠٠ ألف خط أي أن هناك عجزا في سعة المسترالات من الخطوط يعادل حوالي ٢١٢ ألف خط .

وتشمل خطة هيئة المواصلات السككية واللاسككية تنفيذ مشروعات لإحلال أو استبدال المسترالات التي انتهت عمرها الافتراضي ومشروعات لاستكمال بعض المسترالات ومشروعات لإنشاء مسترالات جديدة ومشروعات لرفع كفاءة شبكة التلكنس وزيادة دوائر الاتصالات الدولية والمحلية وتحسين خدمة الترنك والدليل . وسوف يترتب على التصايدات الجديدة إضافة حوالي ١٠٠ ألف خط لشبكة المحافظة وذلك سوف تصل في عام ١٩٨٦ إلى ١٨١ ألف خط .

وبدراسة احتياجات محافظة الاسكندرية عام ٢٠٠٥ اتضح أن محافظة الاسكندرية تحتاج إلى حوالي نصف مليون خط من المتوقع أن يتوافر منها وفقا لمشروعات هيئة المواصلات السككية واللاسككية حتى عام ١٩٩٦ حوالي ١٨٠ ألف خط ، وعلى ذلك فإن عدد الخطوط المطلوب توفيرها حوالي ٢٢٠ ألف خط على عام ٢٠٠٥ تبلغ استثماراتها حوالي ٤٠٠ مليون جنيه بأسعار ١٩٨٣ موزعة على أربع خطط خمسية .

## ٩ - التخطيط الشامل للطرق والنقل والمرور :

تم تحليل مشاكل النقل والمرور الحالية سواء بسبب الشكل الشريطي للمدينة أو لتضارب الاستعمالات بها ونموها العشوائي أو لصغر مساحة الطرق بالنسبة لمساحة المناطق الحضرية أو لارتفاع الكثافة السكانية . كذلك ما يتعلق بعدم التدرج المناسب لتوصيات الطرق وكثرة تقاطعاتها وعدم كفاية عرضها . أضف إلى ذلك عدم كفاية موقف انتظار السيارات وعدم كفاية عرض الأرصفة لتحركات المشاة وخاصة في قلب المدينة . أما بالنسبة للنقل العام فلا يوجد تنسيق بين مرفق النقل العام وخط أبو قير الحديدي مع عدم كفاية وسائل النقل العام لحاجة السكان وزيادة زمن للرحلات بسبب اختناقات المرور مع ازدواج الخدمة في بعض المناطق وإفتقارها في مناطق أخرى لاعداد التخطيط الشامل للنقل والمرور ثم استعمال الحاسب الآلي الالكتروني للتنبؤ بالتوزيع الجغرافي لتحركات السكان بين الأقسام المختلفة والتنبؤ لوسائل النقل المناسبة .

وقد أعد التخطيط الشامل المذكور لتحقيق أهداف التخطيط العمراني من دعم النمو الصناعي بأبوقير والطابية ومنطقة العامرية وجنوب الدخيلة . وتشجيع الامتداد العمراني بمحاذاة شاطئ البحر غربا وفي كنج مريوط والعامرية ، وإنشاء مدينة رياضية غرب المدينة واستغلال شاطئه بحيرة مريوط للأغراض السياحية والتجارية مع الأخذ في الاعتبار تنميتها الدخيلة وأبو قير والمطار الدولي ومدينة العامرية الجديدة .

وبناء على ذلك فإن أهداف النقل والمرور وضعت كالآتي :

- ١ - إيجاد خط نقل سريع يمتد من شرق المدينة إلى غربها مع وجود خطوط نقل سريعة لربط الأقسام ببعضها .
- ٢ - إيجاد خطوط نقل عام تقليدية من ترام وأوتوبوس لربط المسافات القريبة بالأقسام . مع تمييز خطوط ميكروباص بوسط المدينة والأقسام التي يتخذ فيها تشغيل خطوط النقل التقليدية .
- ٣ - تحسين شبكة الطرق الرئيسية وحل التقاطعات بها لتسهيل حركة النقل العام مع توفير المصلحات اللازمة في الأرصفة لحركة المشاة وتأمين عبورهم للطرق مع خلق شوارع للمشاة في بعض أجزاء وسط المدينة .
- ٤ - الاهتمام بالطرق الإقليمية والشبكة المتكاملة داخل المدينة وتحسين انسياب المرور بها ، مع توفير مواقف انتظار السيارات بمنطقة وسط المدينة .

## الإستراتيجية حتى عام ٢٠١٠ :

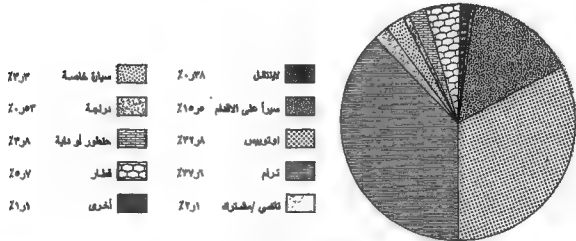
- ١ - تطوير خط أبو قير الحديدي بتحسين تصميمه الإنشائي مع دراسة جموع المزلزلات وتقليل عدد المحطات وكهربية الخط . تطوير مسار ترام الرمل مع تحسين تصميمه الإنشائي وإلغاء بعض المحطات المتوسطة واستخدام الإشارات الكهربائية ومد خدمته حتى مدينة العامرية الجديدة ناحية الغرب .
- ٢ - مترو الأنفاق : تتضمن الاقتراحات بتنفيذ من بولكلي ثم سيدي جابر حتى محطة الرمل - ميدان عرابي - شارع المبع بنات . ثم في مسار معزول بشارع الأمان حتى المكس . ويتفرع بعد ذلك بمحاذاة سكة حديد مطروح عبر الملاحية في اتجاه العامرية - طريق برج العرب - المطار الدولي حتى مدينة العامرية الجديدة . إنشاء خط مترو أنفاق من ميناء الاسكندرية ميدان عرابي ميدان الجمهورية شارع معزم بك .
- ٣ - خطوط الاتوبيس : إنشاء مسار سريع بطريق الحرية من المنتزه حتى ميدان النافورة ويتفرع إلى خطين الأول محطة الرمل عن طريق السلطان حسين والثاني إلى ميدان الجمهورية . إنشاء خط أقليمي يمتد من مثلث الشركات حتى مدينة العامرية الجديدة من جهة الشمال .

## الطرق والممرور :

- ١ - إنشاء طريق أقليمي سريع كامتداد للطريق الزراعي حتى يلتقي بالطريق الصحراوي .
- ٢ - إنشاء طريق سريع بموقع قناة المحمودية بعد ردمها .
- ٣ - توسيع طريق الكورنيش من جهة البحر لزيادة كفاءته .
- ٤ - إعادة تصنيف شبكة الطرق داخل المدينة لتتكون من شبكة طرق رئيسية وطرق فرعية . ثم شوارع محلية وشوارع تجميع ثانوية .
- ٥ - طريق عرضي للممرور السريع لخدمة الميناء بالتقارب وهو طريق مرفوع تجاه باب رقم ٢٧ بجمرك الاسكندرية ويمتد فوق شارع مسبد القباري ويتقاطع مع امتداد طريق مصر / اسكندرية الزراعي .

## شكل ( ٩ )

توزيع سكان محافظة الاسكندرية حسب وسائل الانتقال من مزار سكنهم الى مقر عملهم



## المخطط العام للنقل والممرور

- ٦ - طريق مربع مرفوع فوق خط سكة حديد الاسكندرية أبو قير لخدمة حركة النقل والممرور طوليا بالمدينة . وسيتم من محطة النصر شرقا حتى محطة سيدي جابر ثم محطة مصر في مراحله الأولى . أما في مرحلته الأخيرة فسيتم من محطة النصر حتى محطة المنتزه .
- ٧ - إنشاء جراجات متعددة الأدوار أسفل حديقة الخالدين وأسفل ميدان الجمهورية وأسفل محطة اتوبيس ميدان عرابي وخلف سينما امير وأسفل ميدان مائتة كاترين وأسفل ميدان سعد زغلول .
- ٨ - تعميم إشارات المرور الاوتوماتيكية والفصل الزمني بين أنواع وسائل النقل على بعض الطرق وخاصة بالنسبة للنقل الثقيل .

## الموانئ والمطارات بالاسكندرية ؛

تعتبر الاسكندرية من أهم موانئ البحر الأبيض المتوسط وبها ستة موانئ هي الميناء الشرقية والميناء الغربية وميناء الدخيلة الجديدة وميناء أبو قير والميناء القمريه وميناء سيدى كيرير ويخص ميناء الاسكندرية نحو ٦٤ر٪ من اجمالي حجم تجارة مصر الخارجية . وتبلغ الطاقة النظرية لميناء الاسكندرية حوالي ١٨ر٢ مليون طن سنويا من مختلف البضائع . وقد بلغت طاقة الميناء الفعلية حوالي ٢٧٦٤ مليون طن في عام ١٩٨١ م وذلك يعني زيادة الطاقة الفعلية على النظرية للميناء بحوالي ٥١٪ . وتشمل المشروعات اللازمة لزيادة قدرة الميناء على أداء مهمته في المستقبل زيادة عدد الأرصفة وإصلاح المعطل منها وإحلال معدات جديدة متطورة بدلا من المعدات القديمة وإنشاء محطة حاويات على الأرصفة ٤٩ - ٥٤ وإنشاء أرصفة جديدة وتمديد الأرصفة الموجودة بالإضافة إلى إنشاء ثلاثة سمة ٦ آلاف طن وإقامة برج مزود بالرادار لرصد السفن ومتابعتها . ويتوقع في سنة ٢٠٠٥ أن يصل حجم حركة التجارة الخارجية عبر ميناء الاسكندرية إلى حوالي ٣٨٥٠ مليون طن .

وينفذ مشروع ميناء الدخيلة الجديد لمقابلة النشاط التجاري والصناعي المتزايد لمدينة الاسكندرية مع ايجاد الأرصفة اللازمة لاستيراد خام الحديد اللازم لمصنع حديد الدخيلة والمخطط له أن ينتج حوالي ٧٥٠ ألف طن حديد تسليح سنويا . ومن المتوقع أن يصبح هذا الميناء صالحا للتشغيل في بداية عام ١٩٨٦ . ويتوقع أن تصل الطاقة الفعلية لميناء الدخيلة الجديد في عام ١٩٨٧ حوالي ٦٥ مليون طن وسيكون تشغيله بالتنسيق مع وتحت ادارة الهيئة العامة لميناء الاسكندرية . ولقد بدأت التفريات البحرية في إنشاء ميناء أبو قير العسكري وقد افتتح جزء منه عام ١٩٨٢ وسيخصص جزء من طاقته لخدمة القطاع المدني بعد استكماله .

## المطارات :

وإن كان يوجد في محافظة الاسكندرية ثلاثة مطارات هي مطار التزيبة ومطار الدخيلة ومطار جناكلوس إلا أنها تنفقر إلى مطار دولي كبير يسمح باستقبال الطائرات النفاثة ذات الحمولات الكبيرة وسيبدأ قريبا تشغيل خطوط دولية من مطار الاسكندرية بعد اعادة تشغيله محليا خلال العامين القادمين .

وبعد مطار العامرية الدولي أحد المشروعات التي تضمنها تخطيط مدينة العامرية الجديدة وهو يخدم كلا من مدينة الاسكندرية والعامرية الجديدة ويخدم السواحة . وجدير بالذكر أن تكاليف إنشائه تقدر بحوالي ٦٠ مليون جنيه .

## ١٠ - النشاطات الاقتصادية والاستثمارية المطلوبة :

### (أ) القطاع الصناعي بمحافظة الاسكندرية :

تمثل الاسكندرية قاعدة صناعية قوية حيث يتركز بها حوالي ٣٨٪ من الصناعة في جمهورية مصر العربية ويمثل عدد العاملين في المصانع التي تضم أكثر من ٢٥ عمالا في محافظة الاسكندرية حوالي ٢٢٪ من اجمالي عدد العاملين في القطاع الصناعي في جمهورية مصر العربية وإن كان غالبية العمال يركزون في صناعات الغزل والنسيج ويبلغ الدخل الصناعي بمحافظة الاسكندرية حوالي ٥١٥ مليون جنيه أما صافي الدخل الصناعي فيبلغ حوالي ١٥٤ مليون جنيه وفقا لأرقام ١٩٧٦ م .

وتتبعثر مواقع الصناعات المختلفة في مدينة الاسكندرية تبعثرا كبيرا غير منضبط أو مخطط داخل المناطق السكنية في مختلف أحياء المدينة مما ترتب عليه العديد من المشاكل الاقتصادية والاجتماعية والصحية بالإضافة إلى تحميل للمرافق المختلفة بما يفوق طاقتها كثيرا . لذا يوصى مشروع للتخطيط الشامل بمحافظة الاسكندرية بضرورة جعل مدينة الاسكندرية منطقة انكماش صناعي على أن تكون الصناعات الجديدة في منطقة غرب المدينة لما يتمتع به غرب الاسكندرية من امكانيات عديدة للتنمية الصناعية بها وكذلك مدينة العامرية الجديدة ، ليس هذا فحسب بل أن المشروع أوصى بضرورة نقل مصنع الحديد الاسفنجي من موقعه الحالي إلى مدينة العامرية الجديدة كذلك تمت الترسية بنقل شركة الغزل الالمانية والمداينج من موقعها الحالي إلى منطقة الصناعات بمدينة العامرية الجديدة . بالإضافة إلى الترسية بنقل العديد من الشركات الصناعية الأخرى إلى منطقة غرب المدينة ومدينة العامرية الجديدة أيضا . حيث أن ذلك سوف يساهم في دعم العمران والقاعدة الاقتصادية الصناعية في هذه المناطق من ناحية ويعمل على التغلب على مشاكل الاسكان والمواسلات والمرافق التي تعاني منها مدينة الاسكندرية من ناحية أخرى وكذلك فإن نقل هذه الصناعات سيوفر مساحات كبيرة يمكن الاستفادة منها في العديد من مشروعات الاسكان والخدمات من ناحية ثالثة .

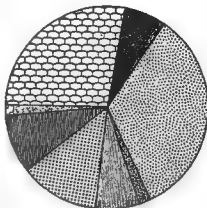
ونقل هذه الصناعات يمكن أن يتم على مرحلتين تشمل المرحلة الأولى نقل للصناعات القائمة في أقسام الرمل وسيدى جابر وباب شرقي والمتنزة وكروموز . وتشمل المرحلة الثانية أقسام العطارين والمنشية . وحتى تكون خطوات النقل على أسس علمية فإن الأمر يتطلب المزيد من الدراسات مع تزويد الامتداد العمراني غرب المدينة ومدينة العامرية الجديدة بالمرافق المختلفة اللازمة لذلك . وقد قدرت الاستثمارات اللازمة للقطاع الصناعي بمحافظة الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٥ بحوالي ٤ر٣ مليار جنيه تشمل

ما تتضمنه الخطة الخمسية القومية ١٩٨٣/٨٢ - ١٩٨٧/٨٦ لتطاع الصناعة بمحافظة الاسكندرية وبألفه حوالي ١.٠٢٥ مليار جنيه كما تشمل أيضا الاستثمارات التي يتضمنها التصور العام لتخطيط المنطقة بين المكس والكيلو ٣٦ من الاسكندرية والذي أعلنته وزارة التعمير للدولة للإسكان واستصلاح الأراضي والتي تقدر بحوالي ٣.٤ مليار جنيه .

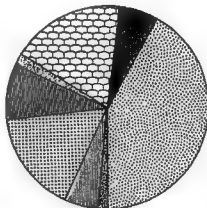
### شكل ( ١٠ )

#### توزيع السكان المصوبين من سكان محافظة الإسكندرية حسب النشاط الاقتصادي عام ١٩٧٦ م

( الأفراد ٦ سنوات فلتتر )



#### توزيع السكان المصوبين من سكان محافظة الإسكندرية حسب النشاط الاقتصادي في عام ٢٠٠٥ م



## (ب) السياحة في الاسكندرية :

تعتبر الاسكندرية مدينة سياحية ومصيفا جذبا بسبب وضعها الجغرافي المتميز وأعتدال مناخها صيفا وتوافر الكثير من الخدمات الضرورية للساحة وكونها مركزا اقتصاديا وصناعيا هاما علاوة على أنها الميناء البحري الأول في مصر . وتحتوي مدينة الاسكندرية على عدد كبير من المناطق السياحية والترفيهية الهامة نخص بالذكر منها اثار كوم النكة وقلعة قايتباي وآثار كوم الشقافة والمقابر الرومانية وصعود السرابي وميدان المساجد وحدائق الملالات والزنزعة وانطونيادس وشواطئ الاستحمام والميناء الشرقي والمعمرورة والمنزهة وضاحية ابي قير وضاحية الجمعي وضاحية كنج مريوط .

وتبلغ الطاقة الفندقية السياحية الحالية بمدينة الاسكندرية حوالي ٥٤ فندقا يبلغ عدد غرفها حوالي ٣٣٠٠ غرفة . هذا بخلاف المشروعات الفندقية السياحية أو الفنادق تحت الانشاء ، والتي تبلغ ١١ مشروعا يبلغ عدد غرفها حوالي ١١٢٧ غرفة والفنادق غير السياحية وعددها ١٩٣ فندقا وعدد غرفها ٤١٤٤ غرفة والوحدات السكنية المفروشة والتي تقدر بحوالي ١٧٠ ألف وحدة وعدد غرفها حوالي ٥١٠ آلاف غرفة .

ويوصي مشروع التخطيط الشامل بعمل دليل سياحي للمواقع الأثرية بالاسكندرية وتوفير مختلف الخدمات السياحية اللازمة وإقامة منتجع حضاري والاعتماد بالمناطق الخضراء وزيادة رفعتها وتطوير الميناء الشرقي ليصبح منطقة منتزهات وأنشطة رياضية بحرية وترفيهية والتوسع بالشواطئ وحمايتها من التلوث والاعتماد بنظافتها مع خلق منتزهات جديدة على الشاطئ في الأماكن التي تسمح بذلك وإضافة الأنشطة البحرية والمهرجانات الرياضية وربط منطقة أبي قير بمدينة رشيد بحرا وبناء قرى سياحية متكاملة بمنطقة الجمعي وسيدى كبرى وجعل منطقة كنج مريوط مركزا للسياحة العلاجية والسياحة الشتوية . وإقامة معرض دائم لمدينة الاسكندرية وإقامة ملاهي وحدائق نباتات عامة ومركزا للمؤتمرات وأنشطة بحرية مختلفة واستغلال شواطئ بحيرة مريوط بعد تنقيتها كمحاور أساسية للنشاط السياحي لكي يصبح لمدينة الاسكندرية ثلاث واجهات بحرية وإنشاء منتزهات وحدائق حول المعطار البحري وإنشاء خطوط بحرية تربط بين شواطئ المدينة .

وتقدر الاحتياجات الاستثمارية اللازمة للسياحة بالاسكندرية بحوالي ١٠٩٨ مليون جنيه حتى عام ٢٠٠٥ حيث يخص الخطة الخمسية الأولى ١٩٨٥ - ١٩٩٠ منها حوالي ٣٦٠ مليون جنيه . ويخص الخطة الخمسية الثانية ١٩٩٠ - ١٩٩٥ حوالي ٢٦٤ مليون جنيه والخطة الخمسية الثالثة ١٩٩٥ - ٢٠٠٠ حوالي ٢٦٤ مليون جنيه والخطة الخمسية الرابعة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٥ حوالي ٢٦٤ مليون جنيه .

ويدخل في هذه الاستثمارات ضرورة مضاعفة عدد الغرف والخدمات السياحية العالية وإنشاء مجموعة من القرى السياحية على الساحل الشمالي وتطوير ضاحية أبو قير السياحية .

## (ج) الزراعة :

تستهدف خطة الانتاج الزراعي بمحافظة الاسكندرية تحقيق الاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية لتحقيق أكبر قدر ممكن من الأمن الغذائي لسكان المحافظة حاليا وحتى عام ٢٠٠٥ . وتوضح من الوضع الانتاجي والاستهلاكي الغذائي النباتي الحالي بالاسكندرية أن هناك فجوة غذائية بالنسبة للقمح والبقول والارز والأعلاف الشامية تقدر بحوالي ٢٥٨ ، ٧٧٦ ، ١٢٣ ، ٧٧٦ ، ٧٧٦ ، ١٢٣ ألف طن على الترتيب سنويا . وسوف تتفاد هذه الفجوة في الحبوب حتى عام ٢٠٠٥ فتصبح حوالي ٦٠٢ ألف طن للقمح وحوالي ١٦٠ ألف طن للارز وحوالي ٢٨٥ ألف طن للأعلاف الشامية سنويا .

وتوضح أنه لا يستطيع انتاج الخضروات في محافظة الاسكندرية ان يغطي الاستهلاك منها حتى عام ٢٠٠٥ خاصة الخضار الورقية والطماطم والبطاطس والفلفل والبصل والطماطم والبقوليات ولا يختلف الأمر كثيرا بالنسبة للفلكهة إذ ظل العجز قائما بالنسبة للموالح والليمون والكمثرى والبلح والفراخ .

ويقتضي الأمر السير في اتجاه زيادة إنتاجية الفدان من الزروع للنباتية وتوسيع الرقعة المنزرعة باستصلاح الأراضي البور المتفلة البالغ مساحتها ٤٠ ألف فدان لكي يصبح اجمالي الرقعة المنزرعة حوالي ٤٠ ألف فدان بالإضافة إلى ذلك التوسع في انتاج الزروع الخضرية والفاكهة وإدخال النباتات الطبية والعطرية والأزهار والزينة في التركيب المحصولي . كما ينبغي الاستفادة من التكامل الاقتصادي الاقليمي الذي يشمل محافظات الاسكندرية والبحيرة ومطروح لتغطية احتياجات السكان بالاسكندرية من المحاصيل التي يمتد فيها العجز أو لا تنتج بالمحافظة .

أما بالنسبة للوضع الانتاجي والاستهلاكي الغذائي للبروتين الحيواني بالاسكندرية فتوضح أن انتاج المحافظة من البروتين الحيواني وفقا لمصادره المختلفة أقصر عن مد احتياجات السكان والتي تقدر بحوالي ١٩ - ٢٠ جرام للثور يوميا إذ تقدر الفجوة الغذائية من البروتين الحيواني في عام ٢٠٠٥ بحوالي ٢٢٦ ألف طن من الألبان وحوالي ٢٧ ألف طن من اللحوم الحمراء وحوالي ١٠٣ مليون دجاجة تسمين وحوالي ٣٠٥ مليون بيضة وحوالي ١١٦ ألف طن من الأسماك .

وينتطلب حل المشكلة الغذائية زيادة الانتاج الحيواني في المحافظة بالإضافة إلى زيادة إنتاجية الوحدة والتوسع في مشروعات زيادة الثروة الحيوانية من الآن وحتى عام ٢٠٠٥ . فيجب زيادة الثروة الحيوانية الحالية وحتى عام ٢٠٠٥ إلى حوالي ١٣٨ ألفا من حيوانات اللبن



الحلابة وحوالي ٦٢ ألفاً من عجول التسمين وحوالي ٢٠٧ ألفاً من النعاج هذا بخلاف توليع هذه الحيوانات المنكورة . كما ينبغي زيادة أعداد الدواجن المنتجة للحم إلى حوالي ٢٢٠٧ مليون نجاجة والمنتجة للبيض إلى حوالي ٣١٠١ مليون نجاجة . ولذا فإن مشروع التخطيط الشامل يرمي في هذا المجال بإعادة استخدام مياه الصرف الصحي في استصلاح واستزراع أراضٍ جديدة تحقيقاً للأمن الغذائي من ناحية وحماية من التلوث البيئي من ناحية أخرى .

ولتنفيذ خطة استصلاح الأراضي وإقامة مشروعات الإنتاج الحيواني بالمحافظة من عام ١٩٨٥ - ٢٠٠٥ ينبغي تدبير حوالي ٧٣٩ مليون جنيه كاستثمارات يخصص الإنتاج النباتي منها حوالي ٣٣ مليون جنيه ويخصص الإنتاج الحيواني المبلغ المتبقي البالغ ٧٠٦ ملايين جنيه علماً بأن هذه المبالغ تتضمن نسبة احتياطي تبلغ ٢٠٪ لمواجهة أي تغيرات في الأسعار أو للتكاليف في المستقبل .

#### ( د ) للشئون المالية والاقتصادية والاستثمارات المطلوبة للتخطيط الشامل

تعاني محافظة الاسكندرية من فجوة تمويلية تتمثل في زيادة النفقات عن الإيرادات وهذه الفجوة تميل إلى الاتساع فقد بلغت جملة النفقات حوالي ٨٠٠٤ مليون جنيه عام ١٩٨١/٨٠ م في حين بلغت الإيرادات حوالي ٧٨٠٦ مليون جنيه في نفس العام ويتوزع للنفقات على الخدمات المحلية يلاحظ الاختلال وعدم التوازن ، فبينما بلغ نصيب الديوان العام والتعليم والصحة حوالي ٥٢٠١٪ و ٣٢٧٢٪ و ١٠٠٧٪ من إجمالي نفقات المحافظة يبلغ نصيب الخدمات الأخرى مجتمعة حوالي ٥٠٪ بالرغم من أهميتها للمجتمع الاسكندري كذلك يلاحظ أن حوالي ٤٤٪ من إجمالي نفقات المحافظة هي مرتبات وأجور مما يجعل تكلفة القوة البشرية مرتفعة ويقلل من الكفاءة الانتاجية لمنصر العمل نتيجة قصور في مده بمستزمات الإنتاج .

كذلك اتضح من دراسة إيرادات المحافظة ارتفاع نسبة إعانة الدولة للمحافظة والقروض والتسهيلات الائتمانية في حين تنخفض نسبة الإيرادات الرأسمالية والإيرادات المتوقعة للمحافظة أي الموارد الذاتية .

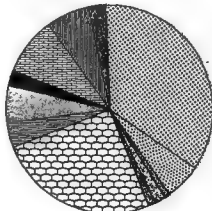
وبدراسة متوسط نصيب الفرد من إجمالي مختلف تكاليف مديريات الخدمات وجد أنها تقدر بحوالي سبعة جنيهات بالأسعار الثابتة ( عام ٦٦/٦١ كسنة أساس ) عام ١٩٨١ م . من ناحية أخرى قلته اتضح من الدراسة أن نصيب الفرد من نفقات المحافظة أكبر من نصيب الفرد في تمويل إيراداتها حيث بلغ نصيب الفرد من إجمالي نفقات المحافظة حوالي ٧ جنيهات في حين يبلغ نصيبه من الموارد الذاتية للمحافظة حوالي ٣٧٧ جنيه أي أن الفجوة المالية حوالي ٣٠٣ جنيه عام ١٩٨١ بالأسعار الثابتة ( عام ٦٦/٦١ كسنة الأساس ) . وبحساب الاستثمارات اللازمة للتخطيط الشامل لمحافظة الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٥ اتضح أنها تبلغ حوالي ١٦٠٣ مليار جنيه شاملة الاستثمارات المخصصة لمحافظة الاسكندرية لمختلف القطاعات في الخطة الخمسية القومية الحالية وكذلك ما قد يخصص لها في الخطة الخمسية القومية القادمة لذلك فإن هذه الاستثمارات يمكن أن يساهم فيها القطاع الخاص والتمويلي وشركات الاستثمار ورأس المال الأجنبي والعربي .

وبدراسة القوة البشرية العاملة في مختلف القطاعات عام ٢٠٠٥ اتضح أن القوة البشرية العاملة عام ٢٠٠٥ تبلغ حوالي ١٠٦ مليون نسمة يخصص الزراعة والصيد منها ٥٠٣٧٪ ، والخدمات المختلفة ٤٥٠٩٪ .

#### شكل ( ١١ )

إجمالي الاستثمارات اللازمة للتخطيط الشامل لمحافظة الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٥ وفقاً لاسعار عام ١٩٨٣ بالمليون جنيه موزعة على القطاعات المختلفة .

٢٦٠٩٤	الكهرباء	٢٣٤٠٤	السكان
٢٢٠٠	تلفونات	٢٦	طرق رئيسية
٢١٠٢٩	الثقافة والشئون الاجتماعية	٢٠٠٤٥	التعليم
٢٢٠٢٧	الصناعة	٢١٠٢٧	الصحة
٢٣٠٨٤	الزراعة	٢٢٠٠٩	مواد نظرب
٢٠٥٧١	السواحة	٢٦٠٣٦	الصرف الصحي



## ١١ - الحفاظ على التراث والبيئة :

### أ - الحفاظ على التراث الحضاري :

التراث الحضاري هو كل ما يكون موضع اعتزاز المدينة وبغيرها - مما يدل على التطور الحضاري للمجتمع والدولة من نواحيه العمرانية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية . ويهدف التخطيط الشامل لمحافظة الاسكندرية التوفيق بين متطلبات الحياة المصرية وبين الحفاظ على التراث الحضاري الذي يؤصل للمدينة قيمتها التاريخية والثقافية ويأخذ بعين الاعتبار القوى الحضارية التي بلورت ملامح ومعالم تلك التراث الحضاري وجعلته كثرات حضاري وقوي بالغ الأثر وعظيم القيمة - ولذلك فإن التخطيط يقصد بالحفاظ على التراث المعماري ليس مجرد العناية والترميم لبعض المباني ذات الأهمية التاريخية فقط وإنما تطوير استعمالاتها بما يتناسب والوظيفة التي يجب أن تقوم بها كتحويل أحد القصور إلى متحف أو تهيئة أحد الآثار إلى مزار سياحي إلى غير ذلك . مع دراسة امكانية تزويد تلك المواقع بالخدمات المختلفة ومتطلبات الحياة المصرية بما لا يؤدي إلى تشويهها من الداخل والخارج .

وتختلف وسائل الحفاظ على التراث الحضاري وتتخذ أشكالاً متنوعة فمنها ما يهتم بصيانة الشوارع والمباني والأحياء والحفاظ عليها كما كانت سابقاً ومنها ما يهتم بالإضافة إلى ذلك بعرض المبنى أو الشاخص للزوار من قبل الجمهور لبيان ما يرمز إليه وأثره في التطور الحضاري كذلك الحفاظ على الصناعات التقليدية ومحاولة زيادة انتاجها وتطويرها لتشجيع هذا النوع من الفنون الشعبية التقليدية . ومن وسائل الحفاظ على التراث الحضاري أيضاً صيانة الشوارع والمباني بحيث تكون منسجمة مع الحاضر والمباني المجاورة وبحيث يكرن وضعها في استعمالات تتفق مع متطلبات المجتمع الحالية .

ويطلب الحفاظ على التراث الحضاري - بالإضافة إلى ايجاد وعي عام لدى الأفراد والمجتمع ودوائر الدولة - اظهار هذه الآثار وتسهيل الوصول اليها وإيجاد أماكن لانتظار السيارات بعيدة عنها قليلاً وإن يشمل التنظيم المناطق المحيطة بها مع العناية بالنظافة والأضواء والتشجير وبغير ذلك .

### التوصيات والاقتراحات الرئيسية للتخطيط الشامل لمحافظة على التراث الحضاري :

- ١ - نشر الوعي حول الحفاظ على التراث الحضاري على مختلف المستويات .
- ٢ - القيام بأبحاث للمباني والشوارع ذات القيمة الحضارية وفي هذا الشأن قام مشروع التخطيط الشامل بعمل حصر مبدئي مع تسجيل لبعض معالم التراث الحضاري بالاسكندرية ونوعي باستكمال هذا الجهد ليصبح التسجيل شاملاً وإن يتم بالرسم والصورة ويوضع على كل أثر علامة مميزة تبين أنه من معالم المدينة .
- ٣ - إصدار تشريع للحفاظ على التراث الحضاري بحيث لا يسمح بهدمه أو تعديله أو الإضافة إليه .
- ٤ - تأسيس هيئة مختصة للحفاظ على التراث الحضاري لمدينة الاسكندرية .
- ٥ - ايجاد مصادر لتمويل عمليات الحفاظ على التراث الحضاري بطلب معونات من الدولة والهيئات المهمة وكذلك وجمع التبرعات من الداخل والخارج .
- ٦ - اقتراح وتنظيم مسارات ثقافية وسياحية للمدينة وقد قام مشروع التخطيط الشامل بتحديد ثلاثة مسارات ( قصير ومتوسط وطويل ) لكي يقوم زائر المدينة بتتبعها والتمتع بمعالمها وأثارها والاطلاع على طابعها ولامحها الحضارية والثقافية .

### ب - الحفاظ على البيئة ومنع تلوثها :

تعتبر مشكلة التلوث البيئي بمحافظة الاسكندرية والتاجمة عن التمرکز الصناعي بها وتبعثر المنشآت الصناعية في مختلف أحياء المدينة من المشاكل الكبيرة التي تعاني منها محافظة الاسكندرية حيث تقدر المخلفات السائلة الناتجة من هذه المصانع بحوالي ٨٧٨ ألف متر مكعب ولقد ترتب على التخلص من مخلفات المصانع والصرف الصحي في البحر أن ساءت حالة الشواطئ وأصبحت جميعاً بها نسبة كبيرة من الملوثات وإن كان معظمها ما زال صالحاً للاستحمام وفقاً للمعدلات العالمية ، ولم يقتصر التلوث على البحر فقط بل إن التلوث المغذية لمحيطات مياه الشرب قد أصابها الكثير منه الأمر الذي يؤثر على المستوى الصحي للسكان وإطلاقاً من ذلك فإن مشروع التخطيط الشامل لمحافظة الاسكندرية يوصي بشدة بعدم التخلص من مخلفات الصرف الصحي في البحر وإعادة استخدامها في استصلاح واستزراع أراض جديدة وجعل مدينة الاسكندرية منطقة انكماش صناعي ونقل العديد من المصانع إلى منطقة غرب المدينة .

ويقترح مشروع التخطيط الشامل الاجراءات الآتية من أجل التحكم في التلوث الصناعي :

- ١ - تطوير القانون المصري الخاص بالتحكم في الملوثات الصناعية وجعله قابلاً للتنفيذ وإعطاء الأجهزة المنفذة سلطة منع أي مصنع منلقاء مخلفاته السائلة غير المطابقة للمواصفات مع تعديل المواصفات المذكورة في القانون حيث أنها غير دقيقة فنياً من حيث كمية الاكسجين الحيوي المتصو وعدم ذكر أي رقم خاص عن المواد الصلبة الذائبة .

- ٢ - إجراء تعديل في العمليات الصناعية ناتجا بحيث تستخدم نظم إعادة استخدام المياه الملوثة .
- ٣ - إنشاء هيئة قومية لحماية البيئة من التلوث تقوم بعمل اللازم نحو مطابقة المخلفات السائلة لمواصفات القانون مع البدء في تدريب قاعدة عريضة من الكيماويين للائتراف على التحليل .
- ٤ - تخصيص جزء من أرباح الشركات للصناعية لإنشاء وحدات للمعالجة وتمويل بعض البحوث الدراسية لمعالجة هذه المخلفات .
- ٥ - وضع اشتراطات خاصة للصناعة التي يسمح بإقامتها في الاسكندرية مستقبلا بحيث تستبعد الصناعات الثقيلة أو الملوثة للبيئة .



## النمو الحضري المتسارع بمدينة الخرطوم الحضري ... نماؤه - مكوناته - مراحله

دكتور / عثمان الحسن محمد نور

### أولاً : المقدمة :

لقد شهدت معظم الدول النامية بعد الحرب العالمية الثانية ظاهرة للنمو الحضري المتزايد نتيجة لتدفق تيارات الهجرة للوافدة ولارتفاع الزيادة الطبيعية ( ارتفاع معدلات المواليد وانخفاض معدلات الوفيات ) . وتشير تقديرات الأمم المتحدة إلى أن أعداد سكان المناطق الحضرية في العالم قد تضاعفت منذ عام ١٩٥٠ ومن المتوقع أن تضاعف مرة أخرى قبل نهاية هذا القرن . ويعيش الآن حوالي ثلث سكان الدول النامية في مراكز حضرية ، ومن المنتظر أن ترتفع هذه النسبة لتصل إلى ٥٠٪ بالمائة بحلول عام ٢٠٠٠<sup>(١)</sup> . وتختلف طبيعة النمو الحضري بالدول النامية عن الدول الصناعية فيما يلي أولاً : أن النمو الحضري في الدول الصناعية قد استغرق فترة زمنية طويلة ليصل إلى أعلى معدلاته . فبينما استغرق النمو الحضري في الدول الصناعية أكثر من مائة سنة ، نجد أن ارتفاع معدلات النمو الحضري بصورة ملحوظة لم يستغرق أكثر من عشرين سنة وذلك لأن سرعة معدلات النمو الحضري الحالية في الدول النامية تفوق مرتعتها في الدول الصناعية .

ثانياً : أن ارتفاع النمو الحضري في الدول الصناعية قد صاحبه تقدم متوازن بين المجالات الاقتصادية والاجتماعية في المناطق الريفية والحضرية على حد سواء ، بعكس ما يحدث الآن في الدول النامية حيث ترتفع معدلات النمو الحضري نتيجة لعدم توازن في توزيع مشروعات التنمية الاجتماعية والاقتصادية بين أقاليم ومناطق القطر الواحد .

ثالثاً : أن النمو الحضري في معظم الدول الصناعية قد ساهمت فيه الهجرة للوافدة بنصيب كبير مقارنة بنصيب الزيادة الطبيعية . أما الدول النامية فإن العاملين ( صافي الهجرة والزيادة الطبيعية ) قد ساهما مساهمة متكافئة في تحديد النمو الحضري . أن للنمو الحضري المتسارع في معظم الدول النامية بشكل عينا تقريبا على عكس ما كان عليه في الدول الصناعية ، نمية لأن معدلات النمو في تلك الدول لاكتناسب وقدرات وموارد مراكزها الحضرية . كما أن النمو الحضري المتسارع في الدول النامية يجعل بعض التنظيمات الهيكلية والمؤسسات الخدمية بالمراكز الحضرية غير قادرة على تحقيق أهدافها التنموية في المجالات الاجتماعية والاقتصادية . ويشير القبط إلى أنه « بالرغم من أن ظاهرة التحضر ونشوء المدن في المجتمعات النامية قد سبق نشوء المدن في المجتمعات المتقدمة من الناحية التاريخية ، إلا أن خبرات الأولى عبر العصور المتعاقبة لم تتطور في تنظيم أو سياسة ، تستطيع من خلالها أن توصل التكيف للتغيرات السريعة التي نشهدنا في المدن . ولذلك صوف تعاني الدول النامية من التحضر السريع وستواجه العديد من المشاكل المعقدة » . ( القبط ، ١٩٨٤ : ٢٤ )<sup>(٢)</sup>

ومن السمات البارزة للنمو الحضري في الدول النامية أن سكان الحضر يتركزون بدرجة كبيرة في عواصم ومراكز الأقاليم ، فقد تزايدت أعداد السكان في المراكز الحضرية الكبيرة لدرجة فاقت معدلات النمو في المرافق والخدمات العامة . ولم تستطع معظم تلك المدن استيعاب الجحافل الضخمة من المهاجرين والنازحين والذين فاقت أعدادهم فرص العمل المتوفرة في المدن مما أدى لمشكلات البطالة المتفعة والبطالة الصافية وزيادة أعداد المشردين وذلك من انحرافات الأحداث وانتشار الجريمة . كما أدت الهجرات الوافدة للمراكز الحضرية لظهور مشكلة السكن العشوائي وانتشار مدن الأكواخ أو الضواحي حول أطراف العواصم والمدن .

(١) الأمم المتحدة ، ١٩٧٩ م التقرير السنوي لمنسوق الأمم المتحدة للشعوب للسكان لعام ١٩٧٩ . نيويورك .

(٢) القبط إسحاق ويعقوب ، ١٩٨٤ . نحو استراتيجية التحضر في الوطن العربي ، النشر السكاني ، العدد ٢٤ اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا - بغداد .

ومن جهة أخرى نلاحظ أن النمو الحضري السريع والذي شهده خلال السنوات الأخيرة في عدد من دول العالم الثالث ، قد تم على حساب تنمية المناطق الريفية والزراعية . فقد نزحت من المناطق الزراعية أعداد كبيرة من القوى العاملة الشابة التي كانت تحقق إضافات كبيرة للنمو الاقتصادي والاجتماعي في المناطق الريفية . وتشير الدراسات السابقة إلى أن نقص الأيدي العاملة في بعض المناطق الزراعية لم يعالج عن طريق التحديث في أساليب الزراعة والنشاطات المرتبطة ، مما جعل الدول للتنمية التي كانت تصدر المحاصيل الزراعية ، وخاصة الغذائية كالقمح والذرة والتورل ... الخ على قائمة المستوردين لتلك السلع .

يرغم أن ظهور المدن والمراكز الحضرية في المنطقة العربية قد عرف منذ آلاف السنين إلا أن معدلات النمو الحضري في تلك المنطقة كانت بطيئة حتى نهاية النصف الأول من القرن الحالي . أما النصف الثاني من هذا القرن فقد شهد زيادة كبيرة في سكان المراكز الحضرية في الدول النامية ، حيث ارتفعت نسبة سكان الحضر من ٢٥٪ في عام ١٩٥٠ إلى حوالي ٤٨٪ في نهاية ١٩٨٠ م . وإذا استمرت نسبة سكان الحضر في المنطقة العربية بنفس المعدلات فربما ترتفع النسبة إلى ٧٠٪ بنهاية القرن الحالي . ويعد النمو السكاني المتسارع للمراكز الحضرية في البلاد العربية لمدة عوامل أهمها : ازدياد تيارات الهجرة الداخلية والهجرة الخارجية وارتفاع معدلات المواليد والانخفاض النسبي في معدلات الوفيات . وقد أدت الزيادة الكبيرة في سكان المدن العربية لاختلال التوازن السكاني بين المدينة والريف حتى أصبحت بعض المدن كالقاهرة والدار البيضاء وبغداد والجزائر والكويت على مبدل المثال مدن ذات سيطرة مديونية وتتركز بها النشاطات الاقتصادية والتجارية والذوالت الحكومية والمؤسسات التعليمية والترويحية مما يزيد من استقطابها اليومي للآلاف من سكان المناطق الريفية . وتضم القاهرة حاليا حوالي ٢٨٪ من جملة سكان جمهورية مصر العربية ، كما تضم مدينة عمان أكثر من ٢٥٪ من سكان الأردن ومدينة الكويت حوالي ٧٠٪ من سكان الكويت .

إن مثل هذا التركز البشري في بعض عواصم ومدن الدول النامية قد أدى لظهور كثير من المشاكل والمعضلات الاجتماعية والضغوط الاقتصادية ، فضلا عن تنامي مستوى الخدمات وضعف فاعلية أجهزة ومؤسسات تلك المدن . وبغالب ظاهرة أخرى أخذت تشاهد في كثير من مدن الدول العربية ، وهي ظاهرة « تريف المدن » *realization of cities* .

ويشير طبارة في هذا الصدد إلى أن عملية « التمدن » يمكن النظر إليها « كصراع جنلي بين قوتين ، قوة تمدين للمهاجرين الريفيين من قبل المدينة وقوة تريف المدينة من قبل المهاجرين الريفيين » (٢) . ويصمم هذا الصراع إما لصالح الحضر وإما لصالح الريف وذلك حسب القوة النسبية لكل من الجانبين . وتحدد هذه القوة : (١) نسبة المهاجرين الريفيين لجملة سكان المدينة (٢) درجة تهوية المهاجرين لحياة المدينة (٣) قدرة المدينة ومؤسساتها المختلفة على تمدين المهاجرين الريفيين .

ومدينة الخرطوم الكبرى كوحدة من عواصم الدول العربية تشهد اليوم نمو حضريا سريعا وزيادة مستمرة في عدد سكانها بسبب الهجرة الوالدة والزيادة الطبيعية . ولقد هيمنت هذه المدينة على معظم النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والميسمية . كما برزت مدينة الخرطوم الكبرى كمركز إشعاع ثقافي ومعقدة تجمع المؤسسات والهيئات والخدمات العامة والنشاطات التجارية وغيرها من مظاهر الحياة الحضرية . وفي السنوات الأخيرة أصبح النمو السكاني السريع لمدينة الخرطوم الكبرى عبئا ثقيلا على المرافق العامة ، والخدمات المختلفة مما أثر سلبا على مستوى صحة البيئة وخدمات التعليم والترويح والإسكان والنقل ... الخ . ويهدف هذا البحث لدراسة ظاهرة النمو الحضري بمدينة الخرطوم الكبرى ، ككثير تجمع حضري في السودان من حيث النشأة والعناصر والمكونات وذلك بغرض تشخيص الأسباب والدوافع التي أدت لارتفاع معدلاتها . إن دراسة النمو الحضري من حيث العوامل والآثار ربما تساعد في تخطيط وتنفيذ برامج ومشروعات التنمية وعدالة توزيعها بين مختلف الأقاليم والمراكز الحضرية من أجل التوصل لتوازن بين التنمية والتحضر . كما تساعد في وضع الاستراتيجيات لحل المشاكل الحضرية .

### ثالثا : مصادر البيانات وصعوبات القياس :

تعتمد الدراسة الحالية بصورة أساسية على نتائج التعدادات السكانية الثلاثة والتي أجريت خلال الفترة ١٩٥٥ - ١٩٨٣ بواسطة مصلحة الإحصاءات العامة بالسودان . لقد أجرى التعداد السكاني الأول خلال الفترة ١٩٥٥ - ١٩٥٦ على أساس عينة مختارة وعلى أسس الحد النظري . وقد أظهرت بيانات ذلك التعداد أن هناك نقصا في أعداد الأطفال الرضع والسكان الرحل ، كما أن تغطية سكان المديريات الجنوبية وخاصة المديرية الاستوائية لم تكن كاملة لعدم استقرار الأوضاع الاقتصادية الأمنية بسبب الحرب الأهلية في تلك المنطقة خلال فترة إجراء التعداد . وقد كشفت تقارير تعداد ٥٦/٥٥ أن الإحصاءات السكانية بالمراكز الحضرية كانت أكثر اكتمالا ودقة ومقارنة ببيانات المناطق الريفية والبدوية .

أما التعداد السكاني الثاني فقد أجرى في أبريل من عام ١٩٧٣ على أساس العد الفعلي . وقد اشتملت بياناته على الخصائص الاجتماعية والنشاطات الاقتصادية لسكان المراكز الحضرية . هذا بالإضافة لبيانات عن المساكن والحالة السكنية ، مثل عدد الغرف بالمنازل ونوعية مواد البناء ونوعية ملكية المنازل .... الخ .

(٣) طبارة ، الرياض ، ١٩٨١ م « لسكان والموارد البشرية والتنمية في العالم العربي » للنشر المكتفية . العدد ٢٠ . للجنة الاقتصادية لغربي آسيا .

أما عن التعداد السكاني الثالث ( ١٩٨٣ ) فإن نتائج ما زالت في طور التجهيز حيث أن مصلحة الإحصاءات العامة لم تفرغ حتى الآن من مراحل تجهيز أعداد وجدولة البيانات . وتتيح النتائج الأولية لذلك التعداد ( والتي أصدرتها أخيراً مصلحة الإحصاءات العامة ) فرصة ذهبية لمعرفة التغييرات التي حدثت في نمو المركز الحضرية وما يتبع ذلك من وظائف ونشاطات متعددة . وبالإضافة لبيانات التعدادات السكانية الثلاثة فإن هذه الدراسة ستستخدم نتائج مسوحات العينة التي أجريت في بعض المراكز الحضرية وأشهرها المسح الذي قامت به مصلحة الإحصاء في طريق العينة في عدد من المراكز الحضرية لمديريات السودان الشمالية خلال الفترة ١٩٦٤ - ١٩٦٦ م والتي تضمنت الخصائص الديموجرافية والاجتماعية والاقتصادية لتلك المراكز .

ومن الصعوبات التي تواجه الباحثين في مجال دراسات الهجرة والنمو الحضري في السودان نقص الإحصاءات وعدم دقتها ، هذا بالإضافة إلى المشاكل المتعلقة بتعريفات وتصنيفات للمراكز الحضرية . وقد تختلف تلك التعريفات والتصنيفات من بلد لآخر كما قد تختلف خلال فترات زمنية متباعدة داخل المنطقة الجغرافية الواحدة . فحينما تصنف بعض الدول المراكز الحضرية على أساس حجم سكان المنطقة نجد أن التصنيف في دول أخرى يتم على أساس إدارية ونشاطات تجارية وفي حالات أخرى يتم التصنيف على أساس نسبة السكان المشتغلين في القطاعات الحديثة أو نسبة السكان المشتغلين بالزراعة والرعي وما يتعلق بهما . ويلاحظ أن اعتماد تصنيفات المراكز الحضرية على أساس الوظائف والنشاطات الاقتصادية يتطلب إحصاءات وبيانات عديدة قد لا تتوفر في بعض الدول النامية . ورغم عدم كفاية « حجم السكان » كمقياس لتصنيف المراكز الحضرية إلا أنه يعتبر من أكثر المقاييس استخداماً لمسهوله ولتوفر المعلومات والإحصاءات التي يتطلبها .

وتعتبر مشكلة إعادة تصنيف (Redeclaration) أحياء وبلديات المراكز الحضرية من بين الصعوبات التي تواجه الباحثين عند تحديد عناصر ومكونات النمو السكاني . وكثيراً ما تختلف الأحياء والرميات التي تتبع لمدينة معينة من فترة لأخرى بسبب إعادة تصنيف الأحياء والبلديات مما قد يجعل مقارنة معدلات النمو السكاني أكثر صعوبة وتعقيداً . وهذه المشكلة تتطلب من الباحثين المعرفة الدقيقة للقرى والضواحي والأحياء المجاورة التي تم ضمها أو حذفها من المراكز الحضرية خلال فترة التعدادات السكانية المختلفة .

### ثالثاً : نشأة ونمو مدينة الخرطوم الكبرى :

لقد كشفت بعض الدراسات والبحوث العلمية أن ظاهرة تركز سكان السودان في مناطق حضرية يعتبر من الظواهر القديمة . ولقد وجدت صور مختلفة من الحياة الحضرية في السودان منذ أكثر من ٤٠٠٠ سنة . وعلى سبيل المثال ظهرت في السودان المدن النوبية القديمة كمراكز سياسية وتجارية كما كانت تلك المدن نشاطات ثقافية واقتصادية متنوعة<sup>(١)</sup> . فكانت لمدينتي مروى ونهنة اتصالات وعلقات بالممالك الخارجية وبالخصارات والتخانات المجاورة مما جعل تلك المدن ذات شهرة عالمية . ولقد لعب نهر النيل دوراً هاماً في تحديد مواقع المراكز الحضرية في السودان حيث استقر العديد من السكان حول ضفتي نهر النيل بغرض الاستفادة من ثروته وموارده فيما يتعلق بوسائل كسب العيش والانتقال بين أقاليم السودان . ويجمع المؤرخون على أن الخرطوم كانت قرية صغيرة يسكنها صائدو الأسماك وذلك بحكم موقعها الاستراتيجي عند ملتقى النيلين الأبيض والأزرق . وقد وجدت الخرطوم منذ سنوات مبهت قيام مملكة الفونج في عام ١٥٤٤ م<sup>(٢)</sup> . وتكشف المصادر التاريخية أن قرية الخرطوم قد اشتهرت في ذلك الوقت بنشاطها الديني حيث انتشرت فيها الخلاوي لتدريس القرآن وأصول الفقه بجزيرة توتي الواقعة عند ملتقى النيلين<sup>(٣)</sup> . وأثناء فترة حكم الفونج كانت الخرطوم تتبع لمديرية سنار عاصمة المملكة آنذاك . وعند سقوط مملكة الفونج فطن الأتراك للأهمية الاستراتيجية لمدينة الخرطوم وقرروا في جعلها عاصمة للبلاد عوضاً عن مدينة سنار . ويعتقد أن إعلان الخرطوم عاصمة للبلاد قد تم في عام ١٨٣٠ م . وقد صاحب ذلك الإعلان توسعاً في النشاطات الاقتصادية والتجارية والاجتماعية . كما شهدت تلك الفترة نشاطاً عمرانياً لتعمير وتجميل وتخطيط المدينة الجديدة . ويبدو أن أهمية مدينة الخرطوم كمركز تجاري وكقطعة تربط بين العالم العربي والأفريقي قد ساعد في إبراز اسمها في الأوساط الإقليمية والدولية وأصبح يزورها الأجانب من أوروبا الغربية والشرقية كما استوطنت فيها الجاليات العربية والأفريقية . وقد ظهر مع تطور المدينة خلال فترة الحكم التركي المصري طبقة من المهنيين تشمل الأطباء والقضاة والمعلمين وغيرهم من الذين وفدوا بعد الغزو التركي .

(٤) يعتمد تقسيم التعدادات السكانية النظرية والعملية على أساس مفهوم مكان الإقامة الدائمة للأفراد . فالتعداد النظري عبارة عن حصر الأشخاص حسب مكان إقامتهم الدائمة وهنا يعني أن أفراد الأسرة المنتمين أو المهاجرين ساحة التعداد يدخلون في العدد مع الأفراد المنتمين ساحة العدد . رغم أن تعداد ١٩٥٦/١٩٥٠ م قد أجري على أساس لمد نظري إلا أن بيانات سكان المدن قد تم تبويبها وجدولتها على أساس التعداد الفعلي . ويقوم التعداد النظري مسرة مسجحة من واقع التوزيع السكاني من الناحية الجغرافية . مما يساعد في عمليات التخطيط الاقتصادي والمالي .

(٥) يقصد بالتعداد الفعلي حصر الأشخاص في المكان الذي يتواجدون فيه وقت التعداد بغض النظر عن أماكن إقامتهم المعتادة . فالأفراد الزائرون لمكان التعداد منذ وقت قريب أو بعد يدخلون ضمن التعداد الفعلي لمكان ويمثل العدد الفعلي على قدر مسهولة ويسلمته فيما يتعلق بمسألة العدد .

(٦) Salah Al-Arif, 1908 (The Nature and Rate of Urbanization in the Sudan), Development studies and Research, University of Khartoum, Khartoum.

ويعد مقتل غردون باشا وسقوط الخرطوم على يد محمد أحمد المهدي تحولت عاصمة البلاد لمدينة أم درمان والتي تقع على الجانب الغربي لنهر النيل ويفصلها من مدينة الخرطوم جسر النيل الأبيض . واهتم المهدي اهتماما خاصا ببناء عاصمته الجديدة مما أحدث ثلا في الحركة السياسية والاقتصادية والتجارية التي كانت سائدة بمدينة الخرطوم . ولكن سرعان ما توجهت الانظار والاهتمامات مرة ثانية لمدينة الخرطوم كعاصمة قديمة للبلاد بعد دخول الجيش الغازي لمدينة أم درمان بقيادة كوشنر وبعد سقوط الدولة المهدية . ووضعت ادارة الحكم الثاني ( المصري - الانجليزي ) خطة لتعمير العاصمة واعادة بنائها فأقيمت فيها للمصالح الحكومية والبيوتات التجارية . وبحلول سنة ١٩٠٤ م بدأت مدينة الخرطوم في النمو والازدهار فسويت شوارعها وأقيمت فيها المستشفيات والفنادق ومكاتب البريد والمخازن والأشغال وكلية غردون ( جامعة الخرطوم حاليا ) .

ولقد قامت مدينة الخرطوم بحرى على الضفة الشمالية للنيل الأزرق كاستداد طبيعي لعاصمة البلاد واشتهرت كأول مركز صناعي في السودان فقامت فيها بعض صناعات الغزل والنسيج والزيوت وغيرها من الصناعات التحويلية .

وتتصل مدن العاصمة المثلة ( الخرطوم - الخرطوم بحرى - أم درمان ) بعدد من الجسور وشبكات المواصلات البرية والنيلية ، ويرتبط مكان العاصمة المثلة ارتباطا وثيقا بالنشاطات التجارية والتنظيمات الادارية والملاقى الاجتماعية والثقافية مما يجعل من هذه المدن وحدة ادارية متكاملة ، وغالبا ما يشار اليها بمدينة الخرطوم الكبرى ( Greater Khartoum ) .

ويتمتع النسق الحضري في السودان نمط هيمنة مدينة رئيسية على بقية المدن . وتعتبر مدينة الخرطوم الكبرى والبلديات التابعة لها ، مدينة هيمنة حيث يشمل سكانها أكثر من ٣٠ بالمائة من سكان المراكز الحضرية بالسودان .

وتكشف بيانات الجدول رقم (١) أن نسبة سكان الحضر في السودان تعتبر من أقل النسب مقارنة بعدد من الدول العربية والافريقية . فبينما لا تزيد نسبة سكان الحضر في السودان عن ٢١٫٢ بالمائة في سنة ١٩٨٣ م ، تصل هذه النسبة في عام ١٩٨٠ م إلى ٤٩٫٣ ٪ ، و ٥٤٫٢ ٪ و ٦٠ ٪ و ٨٥ ٪ و ٩٠ ٪ في كل من تونس ، وجمهورية مصر العربية ، والجزائر والمملكة العربية السعودية ، وقطر والكويت على التوالي<sup>(٧)</sup> . ويلاحظ من هذه النسب ارتفاع معدلات نمو سكان الحضر في الدول العربية النفطية ، حيث تعتمد هذه الدول بدرجة كبيرة على استيراد العمالة الوافدة من الدول العربية وبغير العربية .

### جدول رقم (١) النمو الحضري بالسودان خلال الفترة ١٩٥٥ - ١٩٨٣ م

المراكز الحضرية		تعداد ١٩٥٥	تعداد ١٩٧٣	تعداد ١٩٨٣
مدينة الخرطوم الكبرى	عدد سكان الحضر نسبة سكان الحضر ٪	٢٥٤٣٦٣ ٥١ ٪	٧١٤٢٩٤ ٧٥ ٪	١٣٤٣٦٥١ ٧٥ ٪
المناطق الحضرية الأخرى	عدد سكان الحضر نسبة سكان الحضر ٪	٥٩٩٥١٠ ٦٢ ٪	١٨٢١٦٠٢ ٢٢٫٨ ٪	٢٨٠٩٩٠٨ ١٤٫٩ ٪
جميع المناطق الحضرية بالسودان	عدد سكان الحضر نسبة سكان الحضر ٪	٨٥٣٨٧٣ ٨٣ ٪	٢٦٠٥٨٩٦ ١٧٫٤ ٪	٤١٥٣٥٥٩ ٢١٫٢ ٪

#### SOURCE

- (a) Department of statistics, Republic of the Sudan. First Population Census of sudan, Final Report, Vol. III, Khartoum 1961.  
(b) Department of Statics, Republic of the sudan. Second Population census, Vol. II, Khartoum, 1976.  
(c) Preliminary findings of the 1983 census.

(٧) القليوب ، اسحاق وبغروب ، ١٩٨٤ . « نحو استراتيجية للتنحضر في الوطن العربي » ، للثقافة المكانية ، العدد ٢٤ . اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا . بنناد .



وعلى الرغم من تدني نسبة سكان الحضر في السودان إلا أن السنوات الأخيرة قد شهدت نمواً مازياداً لسكان الحضر - فبالنسبة عشر عاماً ( ١٩٥٥ - ١٩٧٢ م ) ازداد سكان المراكز الحضرية في السودان بأكثر من ثلاثة أضعاف . وتشير بيانات الجدول رقم (١) أن نسبة سكان الحضر بالسودان قد ارتفعت من ٨,٣ بالمائة في عام ١٩٥٥ م إلى ٢١,٢ بالمائة في عام ١٩٨٣ م . ومن المتوقع أن تصل هذه النسبة إلى حوالي ٣٥ بالمائة قبل حلول عام ٢٠٠٠ إذا ما استمرت معدلات النمو الحضري الحالية على مستوياتها المرتفعة . كما يتضح من بيانات الجدول رقم (١) أن مديرية الخرطوم تضم أكبر تجمع حضري في السودان حيث بلغت نسبة سكان الحضر بمديرية الخرطوم ٧٥ بالمائة في عام ١٩٨٣ م .

وتعتبر هذه النسبة عالية جداً وذات دلالات إحصائية كبيرة إذا ما قورنت بنسب سكان الحضر في أقاليم ومديريات السودان الأخرى والتي لم تتجاوز نسب سكانها الحضريين عن ١٥ بالمائة في عام ١٩٨٣ م . وكما سبق الإشارة إليه فإن عدد سكان الحضر بمدينة الخرطوم الكبرى يمثل ثلث سكان المراكز الحضرية بالسودان مما يدل على هيمنة سكان هذه المدينة على بقية المراكز الحضرية في السودان . ويكتنف مقياس الأولوية ، ( مقياس الهيمنة )<sup>(١)</sup> (Index of Primacy) ، والذي ينسب عدد سكان المدينة المهيمنة إلى مجموع سكان المدن الثلاثة التالية في الحجم ، أن سكان مدينة الخرطوم الكبرى يبلغ ثلاثة أضعاف مجموع سكان المدن الثلاث التي تليها في عدد السكان .

والجدير بالذكر أن مدينة الخرطوم الكبرى لا يتفوقها في درجة الهيمنة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا إلا مدينة القاهرة ، ذات الهيمنة العظمى (Super Primacy) والتي يقدر عدد سكانها بحوالي ١٠ ملايين نسمة . ويمثل هذا الحجم الكبير من سكان القاهرة الكبرى حوالي ٢٥ بالمائة من جملة سكان جمهورية مصر العربية<sup>(٢)</sup> . وتدل درجة الهيمنة العالية في السودان على عدم التوازن الحضري الذي يعكس عدم عدالة توزيع مشروعات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في مناطق وأقاليم السودان المختلفة .

وقد أشار بعض الباحثين إلى أهمية تمركز النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والتجارية كمقياس لهيمنة الحضرية لأن حجم السكان لوحده لا يصبح كافياً لقياس درجة الهيمنة في المراكز الحضرية<sup>(٣)</sup> . ويؤكد تمركز النشاطات الاقتصادية والخدمات المختلفة في مدينة الخرطوم الكبرى مرة أخرى على هيمنتها العظمى لبقية المراكز الحضرية بالسودان . وتشير بيانات الجدول رقم (٢) أن التخصر في السودان قد ارتبط ، في السنوات الأخيرة ارتباطاً وثيقاً بالتصنيع ، حيث نلاحظ أن ٧٧٪ من جملة المنشآت الصناعية بالسودان تتمركز بمدينة الخرطوم الكبرى . كما تتمركز بمدينة الخرطوم الكبرى الكثير من الخدمات التعليمية والصحية والترفيهية . ويلاحظ من الجدول رقم (٢) أن ٩٢ بالمائة من جملة طلاب الجامعات والمعاهد العليا يقومون بالمصاهرة المثلثة . هذا بالإضافة لتمرکز المستشفيات الحكومية وغير الحكومية والعيادات الخاصة مما أدى لتمرکز الغالبية العظمى من الأطباء العموميين والأخصائيين والفنيين بمدينة الخرطوم الكبرى .

## جدول رقم (٢) درجة تمركز النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والتجارية والثقافية بمدينة الخرطوم الكبرى

المؤشر	النسبة المئوية
نسبة المنشآت الصناعية لجملة المنشآت الصناعية بالدولة	٧٦,٩٪
نسبة البنوك والمؤسسات التجارية	٦٥٪
نسبة الأطباء العموميين والفنيين	٥٠٪
نسبة الأخصائيين	٦٠٪
نسبة طلاب الجامعات والمعاهد العليا	٩٢٪

المصدر : صالح عبد الله العفري ، « السياسة الحضرية كمحرك للتنمية الإقليمية » . ندوة رقم (٣٠) - مجلس الإبحاث الاقتصادية والاجتماعية - المجلس القومي للبحوث - الخرطوم - ١٩٧٦ م .

(٨) أبو سليم ، محمد إبراهيم ، ١٩٧٩ م تاريخ الخرطوم ، دار الجيل ، بيروت - لبنان ص ٥ .

(٩) القطب ، إسحاق يعقوب - مصدر سابق .

(١٠) كلاك ، جون ، ١٩٧٨ ، « المدن المهيمنة في العالم وفي الشرق الأوسط » . الاطوار السكاني . جمع البيانات ، التحليل الديمغرافي ، السكان والتنمية . اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا - بيروت .

## رأبها : مكونات النمو الحضري بمدينة الخرطوم الكبرى :

أن أي دراسة لظاهرة النمو الحضري لا بد من أن تتم في إطار المتغيرات السكانية مثل الخصوبة والوفيات والهجرة ( الهجرة الداخلية والهجرة الخارجية ) وما يرتبط بهذه المتغيرات السكانية من عوامل اجتماعية وثقافية واقتصادية وسياسية . وإن كانت الدول النامية تتباين في مستوى معدلات النمو الحضري ، فلها تتباين أيضا في مكونات نمو المدن والمراكز الحضرية . وترتكز معدلات النمو الحضري بصفة أساسية على الزيادة الطبيعية للسكان ( الفرق بين معدلات الخصوبة ومعدلات الوفيات ) وعلى الهجرة الداخلية . فـسكان المراكز الحضرية يتزايدون بالولادات والهجرة الوافدة ويتناقصون بالهجرة النازحة والوفيات . وباستثناء مدن الدول العربية النفطية ، فإن نمو معظم المدن العربية في السنوات الأخيرة قد نتج عن الزيادة الطبيعية للسكان وصافي الهجرة الداخلية . ففي مدن الدول العربية النفطية نلاحظ أن معدلات نموها المتسارعة قد نجمت عن الهجرة التولية الوافدة والتي خلفها استثمار عائدات النفط الضخمة في مشروعات تنمية طموحة . ومنحاول فيما يلي التعرف على مكونات للنمو الحضري بمدينة الخرطوم الكبرى ومدى مساهمة كل من المكونات في معدل للنمو السكاني خلال العقدين الأخيرين .

### أ - الزيادة الطبيعية :

تلمب الزيادة الطبيعية دورا هاما في معدلات للنمو الحضري خاصة بعد أن شهدت بعض المناطق الحضرية انخفاضا في معدلات الوفيات واستمرارا لمعدلات الولادات على مستوياتها العالية . وتكشف بيانات الجدول رقم (٣) انخفاضا لمعدلات الوفيات في التجمعات الحضرية بالسودان مقارنة بمعدلات المناطق الريفية والبدوية والتي لا تقل معدلاتها عن ١٨ في الالف كما جاء في تقديرات التعداد السكاني لعام ١٩٧٣ م . ويصن التفاوت في معدلات الوفيات بين المناطق الريفية والحضرية للاختلافات الجغرافية في الخدمات الصحية الاجتماعية . كما سبق الإشارة اليه فإن مدينة الخرطوم الكبرى تهيم على العديد من المستشفيات والعيادات الخاصة كما يتركز بها معظم الاخصائيين والكوادر الطبية المساعدة . هذا بالإضافة إلى أن الارتفاع النسبي في مستويات المعيشة ومستويات التعليم في المناطق الحضرية ( مقارنة بالمناطق الريفية ) قد يساعد على خفض معدلات الوفيات .

## جدول رقم (٣) معدل المواليد والوفيات الخام ومعدلات الزيادة الطبيعية ( في الالف ) في بعض المراكز الحضرية

للتعداد السكاني احصاء ١٩٧٣ م			مسح المدن في ١٩٦٤ / ١٩٦٦ م			نوعية المراكز الحضرية
معدل الزيادة الطبيعية في ١٠٠٠	معدل الوفيات الخام في ١٠٠٠	معدل المواليد الخام في ١٠٠٠	معدل الزيادة الطبيعية في ١٠٠٠	معدل الوفيات الخام في ١٠٠٠	معدل المواليد الخام في ١٠٠٠	
٣٤	٧	٤١	٣٢	٨	٤٠	مدينة الخرطوم الكبرى
٣٦	٩	٤٥	٢٨	١٠	٢٨	المراكز الحضرية الكبيرة الأخرى
٣٧	١١	٤٨	٢٩	١٢	٤١	للمراكز الحضرية الصغرى

#### SOURCE:

(a) Department of statistics, Republic of the Sudan, Population and Housing, Survey 1964/66, Khartoum, 1968.

(b) See Table 1.

ويتضح من معدلات الولادة بالجدول رقم (٣) أن مدينة الخرطوم الكبرى تتميز بارتفاع معدلات الخصوبة حيث يبلغ معدل المواليد الخام ٤٠ في الألف تقريبا . ويعتبر هذا المعدل من أعلى المعدلات في المراكز الحضرية مقارنة بكثير من المراكز الحضرية في الدول النامية . وقد يعزى ذلك لبعض التغيرات الاجتماعية والاقتصادية التي ساعدت على ارتفاع معدلات الإنجاب وبسط بعض الفئات السكانية . وعلى سبيل المثال فإن التحسين النسبي في المستويات الصحية والمعيشية قد ساعد على تقليل وفيات الأجنة والأمهات وحالات المم . وبالإضافة إلى ذلك فإن النمو الحضري المتسارع بمدينة الخرطوم الكبرى قد تزامن مع هجرة الريفيين الذين يحملون معهم القيم الاجتماعية والتقاليد والعادات التي تربط برغبتهم في كثرة الإنجاب . وتشير الدراسة التي أجراها جلال الدين إلى أن هجرة الريفيين للعاصمة المثقلة قد ساعدت على ارتفاع معدلات الإنجاب في السنوات الأخيرة والتي اشتدت فيها تيارات هجرة الريفيين . حيث انضمت تلك الدراسة أن ٥٠ بالمائة من المهاجرين للعاصمة المثقلة قد وفدوا من مناطق ريفية<sup>(١١)</sup> .

وعلى الرغم من الانخفاض النسبي في معدلات الخصوبة والذي ظهر وسط بعض فئات المهنيين والمعلمين بمدينة الخرطوم الكبرى إلا أن مستويات الخصوبة في هذه المدينة لا تختلف كثيرا عن بقية المراكز الحضرية الأخرى بالسودان . وقد كشفت دراسة الخصوبة البشرية<sup>(١٢)</sup> والتي أجرتها مصلحة الإحصاءات العامة في عام ١٩٧٩<sup>(١٣)</sup> بالتعاون مع برنامج الخصوبة العالمي ، أن معدل الخصوبة الكلية يبلغ في المتوسط العام ٤٫٦ و ١٠ طفلا للمرأة الواحدة بكل من مدينة الخرطوم وبقية المراكز الحضرية على التوالي . وليست لهذه الفروقات أي دلالات إحصائية .

وعصوما فإن انخفاض معدلات الوفيات وارتفاع معدلات المواليد بمدينة الخرطوم الكبرى قد أدى لارتفاع معدلات الزيادة الطبيعية والتي بلغت أكثر من ٣ بالمائة . ويعتبر هذا المعدل من أعلى المعدلات في العالم . وقد يصاحف معدل الزيادة الطبيعية لوحده ( باستثناء تأثير الهجرة الوافدة ) سكان المدينة خلال عشرين عاما .

ب : الهجرة الداخلية :

في معظم الدول النامية تلعب الهجرة الداخلية وخاصة الهجرة من الريف إلى الحضر دورا أساسيا في تحديد معدلات النمو السكاني . ويظهر ذلك جليا في المجتمعات الزراعية ذات الخصوبة المرتفعة والتي لم يستطع فيها القطاع التقليدي من خلق فرص عمل كافية وباجور مجزية لاستيعاب العمالة الناتجة عن ارتفاع معدلات المواليد .

وقد ساعدت عوامل انخفاض الأجور في بعض المناطق الريفية وأعمال الأراضي الزراعية وانخفاض للتجنيح على زيادة تيارات هجرة الريفيين للمدن والمراكز الحضرية الكبرى .

وبل استقلال السودان في عام ١٩٥٦ م كانت تيارات الهجرة للمراكز الحضرية محدودة ، وتميزت بالهجرة المؤقتة والوسعية والهجرة الفردية . وغالبا لا يصاحب المهاجر أفراد أسرته رغبة في الرجوع لمنطقته بعد تحقيق أغراض هجرته . وقد كان سكان القرى يهاجرون للمدن بعد نهاية الموسم الزراعي للمشاركة في بعض الأعمال التجارية وأعمال التشييد ولبناء المراكز الحضرية وشراء بعض احتياجاتهم التي قد لا تتوفر في المناطق الريفية .

وفي بداية النصف الثاني لهذا القرن بدأت تيارات الهجرة من الريف إلى المدن ( وخاصة لمدينة الخرطوم الكبرى ) في ازدياد مستمر حتى أصبحت الهجرة الداخلية تشكل عاملا رئيسيا في نمو المراكز الحضرية . كما بدأ نمط الهجرة من الريف الحضر في السودان يتغير حيث ظهرت تيارات الهجرة الامرية لمصلحة العمل في المصانع التحولية بمنطقة الخرطوم بحرى وفي أعمال التشييد والبناء وبعض الخدمات الأخرى كقطاعات النقل والمواصلات . وفي السنوات الأخيرة زادت الهجرات الجماعية للعاصمة المثقلة نتيجة للتصحر والجفاف الذي أصاب عددا من المناطق الريفية في مديريات دارفور وكردفان بغرب السودان وبعض مناطق شرق السودان .

وقد أظهر تحليل الهجرة الداخلية من واقع بيانات التعدادات السكانية أن هنالك تطورا في حركة الهجرة الداخلية ( وخاصة الهجرة من الريف إلى المدن ) . وقد استأثرت مديرية الخرطوم بنصيب كبير من الهجرة الوافدة نحو المدن خلال التعدادين الأول والثاني ، فارتفع نصيب مديرية الخرطوم من تلك الهجرات من ٢٥ بالمائة في عام ١٩٥٦ م إلى ٣٠ بالمائة في عام ١٩٧٣ م . كما كشفت بيانات التعداد السكاني لعام ١٩٧٣ م عن زيادة هائلة في نسبة الهجرة من الريف إلى الحضر فبلغت نسبتها ٥٧٪ من مجموع تيارات الهجرة الداخلية مقارنة بـ ٢٥ بالمائة في سنة ١٩٦٥ م . وقد اتجه أكثر من ٣٠ بالمائة من هؤلاء المهاجرين ( هجرة الريفيين ) لمدينة الخرطوم الكبرى .

وتشير الدراسة التي أجريت عن طريق مسح العينة في العاصمة المثقلة إلى أن حوالي ٥٠ بالمائة من سكان العاصمة كانوا من المهاجرين ، بمعنى أنهم ولدوا خارج مدينة الخرطوم الكبرى . وترتفع هذه النسبة إلى ٦٠ بالمائة إذا أخذنا في الاعتبار السكان الذين تزيد أعمارهم عن ١٥ سنة<sup>(١٤)</sup> . كما أوضحت تلك الدراسة أن للنمط الشائع للهجرة الوافدة للعاصمة المثقلة هي الهجرة المباشرة والتي لا تتطلب محطات إقامة بين المناطق المرسلة والمناطق المستقبلة للمهاجرين . ومن أهم نتائج تلك الدراسة أن معظم المهاجرين للعاصمة المثقلة ليست لديهم الرغبة في العودة لمنطقتهم الأصلية . فقد تبين أن ٦٥٫٣٪ من المهاجرين ينوون الإقامة بصفة دائمة بالعاصمة المثقلة ، وأن حوالي ١٣ بالمائة قد يرجعون لمنطقتهم بعد تحقيق أهدافهم .

ويعزى ازدياد تيارات الهجرة الوافدة لمدينة الخرطوم الكبرى لعدة عوامل أهمها عوامل الطرد في بعض المناطق الريفية والبؤرية

(١١) أبو عيانة ، فخمي ، ١٩٨٠ . « المدن المهيمنة في الوطن العربي » - نشرة السكانية . العدد ١٩ . للجنة الاقتصادية لغربي آسيا . بغداد . ص ٣٥

(١٢) كلارك ، جون ، ١٩٧٨ . « المدن المهيمنة في العالم وفي الشرق الأوسط » . الأثار السكاني : جمع البيانات ، التحليل الديموغرافي ، السكان والتنمية . للجنة الاقتصادية لغربي آسيا . بيروت .

(١٣) جلال الدين ، محمد المرحي ، ١٩٨٠ . بعض قضايا السكان والتنمية في السودان والمعلم الثالث . مركز الدراسات والبحوث الإنمائية . جامعة الخرطوم - الخرطوم .

(١٤) Department of Statistics, Government of Sudan, 1979, Sudan Fertility Survey, Principal Report Vol. I, Khartoum (١٤)

نتيجة لتدني الانتاج الزراعي وانخفاض مستويات الدخل وقلة الأجور في المناطق الزراعية بالإضافة لارتفاع الانتاج الزراعي والحيواني . كما لعبت العوامل الديموغرافية من ارتفاع معدلات الخصوبة والعوامل الطبيعية من تصحر وجفاف دوراً أساسياً في زيادة حدة عوامل الطرد .

وعلى الرغم من أن سياسة الدولة في السنوات الأخيرة قد ركزت على خلق مراكز إدارية جديدة وعلى تنمية المناطق الريفية ضمن فلسفة وسياسة للحكم الإقليمي ( تحقيقاً للامركزية الإدارية والسياسية ) بهدف الحد من عوامل هجرة الريفيين ، إلا أن ضعف الهياكل الإدارية وعدم الاستقرار السياسي وموه الأحوال الاقتصادية وقلة الموارد المالية قد حالت دون تحقيق الأهداف المرجوة من تلك السياسات . ومن جهة أخرى فقد ساهم تركيز رأس المال والاستثمارات الصناعية والتجارية والخدمات المختلفة من صحة وتعليم وعقارات .... الخ بمدينة الخرطوم الكبرى في زيادة تيارات الهجرة الوافدة من المناطق الريفية . هذا بالإضافة إلى أن انتشار التعليم في بعض المناطق الريفية قد زاد من طموح وتطلعات بعض الريفيين لمستوى معيشة أفضل مما حدا بكثير من خريجي المدارس والمعاهد المختلفة للاندماج في مدينة الخرطوم الكبرى .

وتؤكد معدلات صافي الهجرة الموضحة في الجدول رقم (٤) التأثير المتزايد للهجرة الوافدة على معدلات النمو السكاني للمراكز الحضرية في السودان . ويتضح من هذا الجدول أن معدل صافي الهجرة الوافدة لمدينة الخرطوم الكبرى قد ارتفع من ٣٠٧ بالمائة خلال الفترة ١٩٦٤/١٩٥٥ م إلى ٤٠٤ بالمائة خلال الفترة ١٩٧٣/١٩٦٤ م ثم إلى ٨٠٥ بالمائة خلال الفترة ١٩٨٣/١٩٧٣ م . وتمثل هذه المعدلات حوالي ٦١٪ ، ٦٥٪ و ٦٦٪ من معدلات النمو السكاني لمدينة الخرطوم الكبرى على التوالي مما يشير إلى أن ما يقارب ثلثي النمو السكاني بمدينة الخرطوم الكبرى ينتج عن صافي الهجرة الوافدة ، أما الثلث الآخر فساهم به الزيادة الطبيعية الناتجة عن الفرق بين معدلات الخصوبة<sup>(١٥)</sup> ومعدلات الوفيات .

#### جدول رقم (٤) معدل النمو السكاني وصافي الهجرة لبعض المراكز الحضرية خلال الفترة ١٩٥٥ - ١٩٨٣ م

المراكز الحضرية	معدلات النمو السكاني			معدلات صافي الهجرة		
	١٩٦٤ - ١٩٥٥	١٩٧٣ - ١٩٦٤	١٩٨٣ - ١٩٧٣	١٩٦٤ - ١٩٥٥	١٩٧٣ - ١٩٦٤	١٩٨٣ - ١٩٧٣
مدينة الخرطوم الكبرى	٦٠١	٦٠٨	٨٠٥	٣٠٧	٤٠٤	٥٠٦
بورسودان	٥٠٧	٥٠٦	★ ★	٣٠٤	٣٠٢	★ ★
كسلا	٥٠٧	٥٠٥	★ ★	٣٠٣	٢٠٦	★ ★
وادي مني	٤٠٢	٦٠٩	★ ★	٠٠٨	٤٠٥	★ ★

المصدر : انظر الجدول رقم (١) .

★ ★ المعدلات غير متوفرة لعدم اكتمال بيانات التعداد السكاني لعام ١٩٨٣ م لتلك المراكز الحضرية .

ولا بد من الإشارة في هذا الصدد لتأثيرات هجرة اللاجئين السوريين والمثأثرين بالمجاعة والجفاف ( من الدول الأفريقية المجاورة ) على معدلات النمو السكاني لمدينة الخرطوم الكبرى وبعض عواصم الأقاليم والمديريات المختلفة . وخلال العقدين الأخيرين زحمت أعداد كبيرة من أسر اللاجئين كالأرتريين والاثيوبيين والتشاديين والأوغنديين وغيرهم للعاصمة المثلة وضواحيها ، مما زاد من معدلات النمو السكاني . ومن المصعوبة التعرف على الأعداد الفعلية للاجئين المقيمين بمدينة الخرطوم الكبرى ، لعدم توفر الإحصاءات الكافية والسليمة . وتقدر وزارة الداخلية السودانية أعداد اللاجئين المقيمين بمنطقة السودان المختلفة بأكثر من مليون لاجئ . وقد وفد معظمهم إلى السودان خلال الفترة الأخيرة بسبب الحروب الأهلية الدائرة في بعض الدول الأفريقية المجاورة بسبب الظروف السياسية والطبيعية المتمثلة في ظاهرة الجفاف والتصحر .

لقد أدت الهجرة الوافدة لمدينة الخرطوم الكبرى لتضخم قطاع الخدمات والقطاع الاستهلاكي على حساب القطاعات الانتاجية . إن معظم المهاجرين واللاجئين والنازحين يعملون في أعمال النظافة والسمرية والمضاربة في السلع الاستراتيجية وفي الأراضي والعقارات وفي

(١٥) معدل الخصوبة الكلي : هذا المعدل عبارة عن متوسط عدد الأطفال الذين يمكن أن ينجبوا لكل امرأة خلال فترة حياتها إذا كانت تستمر خلال فترة إنجابها (لغة لسرية ١٥ - ٤٩ ) طبقاً لمعدلات الخصوبة حسب التفاضل المصرية في سنة معينة .

بيع العملات الأجنبية بطريقة غير مشروعة مما أدى لارتفاع السلع والخدمات المختلفة وبذلك الكثير من المهجرين الذين لا يساهمون في النشاطات الانتاجية مما يزيد الضغط على الانتاج المحلي ، الأمر الذي يفاقم من مشكلة الأمن الغذائي وارتفاع السلع بالعاصمة المثقلة .

وقد يرى بعض الباحثين أن نسبة محدودة من الهجرة الريفية نحو المدن يمكن إستغلالها في تحقيق المشروعات الاقتصادية والاجتماعية بهدف التخفيف من حدة البطالة في الريف والاستغلال الكامل للطاقات البشرية في قطاعات الصناعة والتجارة والخدمات الأخرى ، إلا أن هذا القول قد يحالقه الصواب في بعض الدول النامية والتي اكتظت مراكزها الحضرية بالعطالة المقنعة والمساوغة من الريفيين مما أدى لعدم توازن بين قوة العمل اللازمة للتنمية الزراعية في المناطق المختلفة . ونتيجة للهجرة الوافدة فقد انتفت بعض المناطق الريفية بأقاليم السودان ، العناصر الفنية والشابة والتي كانت تساهم مساهمة فعالة في عمليات الانتاج الزراعي والحيواني . ولقد كشفت النتائج الأولية لتعداد ١٩٨٣ م أن المديرية المرسلة للمهاجرين وخاصة المديرية الشمالية قد ارتفعت فيها نسبة الأطفال والنساء والشيوخ مما يعكس ازدياد تيارات الهجرة من العناصر الشابة والقادرة على البذل والعطاء . وتؤدي هجرة العناصر الشابة من الريف لارتفاع تكلفة الانتاج الزراعي وبالتالي ارتفاع الأسعار . ولجدير بالذكر أن تناقص القوى العاملة في بعض المناطق الزراعية ( بسبب الهجرة ) لم يعالج عن طريق التحديث في أساليب الزراعة واستخدام التكنولوجيا . وقد أصبح السودان ، والذي كان يصدر المحاصيل الزراعية ( وخاصة الغذائية ) على قائمة المستوردين لبعض المنتجات الزراعية والغذائية .

وقد يمزى ذلك لغياب الخطط التنموية المتكاملة في المجالات الاقتصادية والاجتماعية على مستوى القطر والأقاليم ولحرمان الريف من المشروعات الصناعية المرتبطة بالمنتجات الزراعية التي تلعب دورا أساسيا في توازن التوزيع والتركييب السكاني وفي البناء الاجتماعي والاقتصادي .

#### ملاحظات ختامية :

لقد أوضحت هذه الدراسة أنه على الرغم من تدني نسبة سكان المراكز الحضرية بالسودان مقارنة بالعديد من الدول النامية إلا أن معدلات النمو الحضري أخذت تزداد بمسويات عالية قد تؤدي لتضايف سكان المدن والمراكز الحضرية في أقل من عشر سنوات . كما كشفت هذه الدراسة عن هيمنة مدينة الخرطوم الكبرى على بقية سكان المناطق الحضرية . فقد استأثرت هذه المدينة بأكثر من ٣٠ بالمائة من مجموع سكان الحضر بالسودان . وتعتبر مديرية الخرطوم من أكثر المديرية تمركزا للحضرين . وتؤكد ذلك النتائج الأولية للتعداد السكاني الأخير والتي كشفت أن أكثر من ٧٥ بالمائة من سكان مديرية الخرطوم يقيمون في مناطق حضرية .

كما تشير نتائج هذه الدراسة إلى أن الهجرة الوافدة ولزيادة الطبيعية تلعبان دورا أساسيا في ارتفاع معدلات النمو السكاني لمدينة الخرطوم الكبرى . وفي الآونة الأخيرة ازدادت أهمية الهجرة الوافدة كمصدر أساسي في نمو سكان العاصمة المثقلة . وتشير بيانات التعداد السكاني الأخير إلى أن معدلات صافي الهجرة تساهم بحوالي ٦٥ بالمائة من نمو سكان مدينة الخرطوم الكبرى .

وقد ساعد تمركز رأس المال والاستثمارات الصناعية والتجارية والخدمية بمدينة الخرطوم الكبرى على تدفق تيارات الهجرة الوافدة مما أدى لضغط شديد على المرافق العامة ومراكز الخدمات بدرجة فاقت طاقات وقدرة المؤسسات الخدمية والهياكل التنظيمية والإدارية حتى عجزت عن تلبية الاحتياجات الضرورية لسكان العاصمة المثقلة .

ومن جهة أخرى نلاحظ أن ضعف الانتاج الزراعي في المنطق الريفية وقلة الاجور لعمال الزراعة وغيرها من عوامل الطرد ، قد ساعدت على ارتفاع معدلات النمو السكاني بمدينة الخرطوم الكبرى عن طريق تيارات الهجرة الوافدة . وخلال السنوات الأخيرة ارتفعت معدلات الهجرة الوافدة للعاصمة المثقلة بدرجة زادت عن فرص العمل المتاحة مما جعل هذه المدينة تزخر بأعداد كبيرة من المتعطلين والبطشيين . كما أدت تيارات الهجرة لتأزم الأوضاع الصحية ولزيادة مشاكل تلوث البيئة وارتفاع درجة تزام السكان على المنازل والغرف ولانتشار ظاهرة السكن العشوائي وظهور مدن الكواخ والصفيح . قامت آلاف المباني العشوائية دون التقيد بقوانين حيازة الأراضي واستخراج تراخيص المباني .

والأمل مفقود على أن تصدى الدراسات الميدانية بالبحث والتحليل للمشاكل والمعضلات الحضرية التي أفرزها النمو الحضري المتسارع بمدينة الخرطوم الكبرى . ان مثل هذه الدراسات متعاضد في وضع الاستراتيجيات اللازمة لحل المشكلات الحضرية . وعند وضع الأطر العامة لاستراتيجيات التغلب على المشاكل الحضرية بالسودان لا بد من الاهتمام بالخطط للتنمية المتكاملة والشاملة لجميع أوجه النشاطات الاقتصادية والاجتماعية على مستوى القطر والأقاليم والمناطق . ويراعى في هذه الخطط اسبقيات ولأولويات توزيع المشروعات الصناعية المرتبطة بالمنتجات الزراعية والحيوانية بين المواسم والأقاليم والمديرية التي تتوفر فيها مقومات تلك الصناعات ، وذلك تحقيقا للتوازن في توزيع وتركييب السكان .



## المستوطنات الشعبية في الخرطوم الكبرى

دكتور / عادل مصطفى أحمد

نعني بالمستوطنات الشعبية تلك التي تنشأ في الأساس نتيجة حركة يقوم بها قطاع من المواطنين ليوفروا لأنفسهم المأوى إما بإنشاء مستوطنة ثقافية منفصلة أو بخلق سكن لهم تابع للمستوطنة قائمة . ولكن المصطلح - شأنه في ذلك شأن أغلب المصطلحات - يحتمل تعريفات شتى ، فتعريفات الامكان تتطور وتتغير مع تطور الإدراك لأبعاد المشكلة والنظرة لها ومع تغير دور الأطراف المشاركة فيها ، ومن ثم فإن أي مصطلح لا بد أن يعكس بالضرورة طرفاً تاريخياً معيناً ووجهة نظر معينة تجاه المستوطنة . والمستوطنة الشعبية قد تنشأ كذلك بخطط ، في إطار برامج (( الموقع والخدمات )) مثلا ، ما دام هدفها الأساسي توفير المأوى للمواطن العادي بتكلفة لا تزيق موارده البسيطة . هي تقوم إذن نتيجة عجز قراء الحضرة عن الاقادة من السوق الرسمية للسكن وذلك لانخفاضهم للمال . فهم لذلك يقيمون مأواهم بأدنى تكلفة مادية ، أما استثمارهم الأكبر فيتمثل في الوقت والمجهود المبذولين . وإذ يأتي الاعتراف الرسمي بالمستوطنة كتكتسب الأرض والمباني قيمة فعلية عالية ، فالمستوطنة الشعبية ليست إذن فقط وسيلة لتجديد السكن للمواطن بأقل تكلفة ممكنة بل هي أيضا وسيلة للفقراء لخلق رأس المال وتأمين مركزهم الاجتماعي ثم المشاركة في سوق الاسكان الرسمية في المستقبل .

أما الأهمية الخاصة لهذه المستوطنات فتكمن في أنها تمثل الطريقة التقليدية التي تنشأ بها معظم المستوطنات . ( في العالم الثالث استمر ذلك النمط دون تغيير يذكر حتى مرته مؤخرا ظاهرتا الاستثمار ثم النمو الحضري السريع ) ، وتكمن أيضا في أنها قد أسست الوسيلة الوحيدة ، في رأينا ، لحل أزمة الاسكان في الدول النامية ذات الدخول المنخفضة لذا أخذنا بين الاعتراف عجز الحكومات المتزايدين عن توصيل الخدمات والمرافق بوسائلها التقليدية .

تسمى هذه الدراسة لتبسيط بعض الضوء على قضية للمستوطنات الشعبية فتتناولها أولا على المستوى العالمي محللة العوامل التي أدت لتكوينها ودورها في التنمية في الدول النامية ثم تتناولها على الصعيد القومي فنصف ديناميات المستوطنات في السودان منذ استقلاله . ثم على مستوى العاصمة ، الخرطوم الكبرى ، فنرصد نموها وتغيراتها وأخيرا نركز على التنتين من مستوطنات العاصمة وتعرض بالتفصيل لنشوءهما وتطورهما ومدى فعاليتها في التصدي لأزمة السكن . وهي بعد ، حلقة في سلسلة الدراسات عن المستوطنات البشرية التي تجريها المجموعة السودانية لتقويم المستوطنات البشرية بجامعة الخرطوم .

والمجموعة جهاز غير حكومي ولا يسمى أربح يتبع حاليا لشعبة للمعمار ، كلية الهندسة والمعمار بجامعة الخرطوم ، وقد تكونت في عام ١٩٧٧ م للبحث في قضايا المستوطنات في العالم العربي . كان ذلك عقب مؤتمر « هابيتات » بفلكوف حيث تقرر بالإجماع تقويم ومتابعة تنفيذ توصيات المؤتمر . وقد تكونت في نفس الوقت ثلاث مجموعات مماثلة في نيجيريا والهند والأرجنتين لتستكمل ، مع المجموعة السودانية ، جوانب الموضوع على نطاق العالم الثالث . كل هذا بدعم وتنسيق المعهد الدولي للبيئة والتنمية بلندن الذي كان له دائما زمام المبادرة في تحديد الموضوعات وتنسيق « ويرمجة » العمل وتوفير المال اللازم ثم عرض القضايا الناتجة عن الدراسات مجتمعة في سلسلة منشوراته إلى جانب دعم نشر الدراسات الفردية مكتملة لكل مجموعة . والمجموعة السودانية ليس لها مقر ولا عضوية ثابتة بل تكون فرقا من باحثين ومتعاونين كلما جد مشروع بحث ، ولكنها اليوم تسمى مع المجلس القومي للبحوث بالسودان لتكتسب الصفة القانونية غير الحكومية ولا المساعدة لربح والتي نالت بها عدة جهات ، لا سيما المعهد المذكور . أما الموضوعات الرئيسية التي تمت دراستها في فترة السبع السنوات هذه فتراوحت بين تقويم المستوطنات البشرية في ثمانية أقطار عربية<sup>(١)</sup> -دراسة دور المستوطنات الصغيرة والمتوسطة الحجم في التنمية بمنطقة الجزيرة بالسودان والدراسة الحالية للمستوطنات الشعبية - وقد تناولناها في عدد من الكتب والمقالات ( انظر ثبت المنشورات ) .

(١) والدول هي : السودان - العراق - الأردن - تونس - مصر - الصومال - لبنان للشمال واليمن الجنوبي

(( نامية )) .. و (( متقدمة )) .. مصطلحان يطلقان على الدول المختلفة يساعدان بوجه عام في تمييز درجة النمو ، ولكن استعمالهما يعمد مع ذلك لاختفاء بعض الظواهر الهامة ، فهما لا يخفيان قط الطبيعة الحيوية للعلاقة بين الدول (( النامية )) والدول (( المتقدمة )) بل يخفيان أيضا التباين المتزايد بين الدول داخل العالم (( التام )) . وقد ساعدت الأزمات الاقتصادية العالمية خلال سبعينات وثمانينات هذا القرن على تعميق الهوة بين عالمي الشمال والجنوب وعلى زيادة تباين الدول داخل العالم الثالث نفسه . والعالم الثالث يقف اليوم في مواجهة معدلات لم يسبق لها مثيل في زيادة السكان ومعدلات مماثلة في وفود الفائزين من الأرباح لمراكز الحضر . وكانت النتيجة ازدياد مطرد في حجم للمراكز الحضرية . فإذا أضفنا إلى هذا قتل سياسات التنمية الاقتصادية الاجتماعية في كثير من الدول النامية في بلوغ أهدافها لا تصبح أن زيادة السكان تغطي على التوسع في قاعدة الموارد المستغلة وبالتالي يظل مستوى المعيشة الحقيقي في تدين مستمر .

وفي نفس الوقت فإن الأزمات الاقتصادية العالمية المذكورة قد غيرت موقف كثير من الدول المساعدة وكالات العون بشأن رفد الدول الفقيرة . فالحجج المساعدة لم تعد على استمداد لزيادة حجم مساهمتها بل صارت تركز أكثر على وضع الشروط والضوابط مع زيادة الاعتماد على نمو التجارة كوسيلة لنقل وتبادل الامكانيات . وعطى فالصورة العامة هي قصور العون عن الوفاء بالاحتياجات المتزايدة . وبنرتب على ذلك بالنسبة لدول العالم الثالث وجوب استقلال مواردها بصورة أمثل وصلها نمو تحقيق استقلال اقتصادي أكبر .

ورغم خطورة التعميم بالنسبة لنظم العالم الثالث فإنه يمكن تأكيد أن عالما رابعا قد أطل برأسه من داخل هذا العالم الثالث - عالم تكوّن دول عجزت عن حل مشكلات التنمية بها وتخلفت بالتدريج عن الركب . والمشكلات عديدة ومعقدة وإحداها ، بلا شك ، التمازج غير الملائمة التي اتخذتها بعض الحكومات غالبا كنتيجة لتركه استعمالا بة متقلبة . فكثر من النظم الادارية قد نبعت من الفطرة التقليدية للحكومة باعتبارها الموفر الاولي وذو القدرة غير المحدودة للخدمات . ولكن ثبت مؤخرا عجز كثير من الحكومات عن تنمية الموارد الضرورية وخلق الأجهزة الادارية الصالحة ... لا لتسيير دفة الحكم ولا لتوفير الخدمات الأساسية . ومن إحدى وثلاثين دولة حددتها الأمم المتحدة في هذا الشأن ( كمال رابع ) نجد أربع دول عربية هي السودان واليمن بشفقة والصومال . أما أغلب هذه الدول - إحدى وعشرون منها - فتقع في افريقيا جنوب الصحراء<sup>(١)</sup>.

وبالتالي فإن مجتمعات كثيرة قد استقر أمرها على تولي مهمة إيواء نفسها وجلب الخدمات اللازمة وذلك بواسطة نشاط العون الذاتي المدعوم . على أنها أصبحت ، كما هو متوقع من السلطات إذ أن هذه قد احتفظت بسلطتها في توجيه التنمية ومد المرافق والخدمات حتى مع عجزها البادي عن الاضطلاع بهذه المسؤوليات . وكان ظهور المصنوعات الشعبية نتيجة طبيعية لهذا الوضع . وحتى حين يكون مفهوم المصنوعات الشعبية مضمنا في سياسات الاسكان الرسمية فالموقف لا يخلو من المصاحفات حين يخطو المجتمع المعين نحو توفير للخدمات والبنى الأساسية وفرص العمل .

وضحت التجربة المستفاد من ممح المنطقين موضع هذه الدراسة ان حل مشكلة السكن بالسودان يستوجب النظر في أربعة مجالات رئيسية ، نذكرها دون التفرع لتفاصيلها ، هي : وظيفة الحكومة ، الدور الذي يتحتم على المصنوعات البشرية أن تقوم به ، العطف الذي يجب أن يتبع فيما يتعلق بالمصنوعات التقليدية القائمة ، وكيفية الحد من حركة السكان بواسطة استراتيجيات قومية للاسكان . فضل السياسات التقليدية للاسكان يمكن إذن أن يمزى بسلطة إلى أن الطلب قد فاق العرض . ومرجع ذلك لسببين أولهما انخفاض نسبة الوفيات وبالتالي زيادة السكان وإعادة هؤلاء السكان لتوزيع أنفسهم مما خلق ضغطا متزايدا على المراكز الحضرية . وثانيهما أنه رغم تحقيق بعض الدول النامية تقدما اقتصاديا ملحوظا إلا أنها لم تقف على مواكبة متطلبات الزيادة السكانية . ومع ارتفاع معدلات تكاليف البناء فرق معدلات نمو الدخل فقد أصبحت تكلفة المأوى الجاهز من قبل الدولة مفرطة في الغلاء . ومع غياب المؤسسات الممولة وسوق الاستثمار المناسبة فقد عجز جانب العرض عن النمو . وبالنسبة لمعظم سكان المراكز الحضرية فإن سياسات الاسكان الرسمية لم تعد ذات أثر في حياتهم وذلك برزت التنمية بواسطة العون الذاتي لا كبدول وإنما كحل وحيد .

ويذهب بعض الباحثين إلى أن قضائنا من العالم الثالث ان يتأتى لها أن تفهم إلا في إطار نظرية التنمية . ومندهم في ذلك أن القرارات الأساسية المتعلقة بالتكنولوجيا والعمالة والنمو الاقتصادي إنما تصنع في المدن الكبرى بأوروبا والولايات المتحدة . وتأتي الوظائف الحضرية وتشكل الحضرية في العالم الثالث لتعكس مقاهم الاقليمي أو القاري . ورغم أن مدينة العالم الثالث تشكل جزءا من الاقتصاد العالمي إلا أن مكانتها لا يتأثر بنظير حصصهم الماحدة من الموارد العالمية . ثم بتطور النظم المصرفية والنقدية التي تربط وتقرّب من البلدان يتأكد الاتصال بين الدول وتهزّ بشدة الاستقلالية والمياداة للدول للتنمية . لم يقتصر بعد أثر هذه العلاقات على المستوى المحلي وقد علق بعضهم أنه رغم التطور في النظم المالية المذكورة بين البلدان فإن وهم « الاقتصاد القومي » ما يزال مستمرا وذلك بدلا عن قيام

(٢) ويعدّ الدول وهي الآن نمو في العالم : هي دوت ترتبط : اليمن الشمالي ، اليمن الجنوبي ، السودان ، والصومال في العالم العربي . تشاد ، النيجر ، مالي ، كيب إفريدي ، ليبيا ، غينيا ، بيسر ، فرنسا العليا ، بنين ، أفريقيا الفرنسية ، رواندا - بوروندي - تنزانيا ، ليسوتو ، بوتسوانا ، مالاوي ، كمورور ، بونغندا ، النورين من إفريقيا ، جنوب الصحراء ، أفغانستان - نيبال - بنغلاديش ، لاوس ، مالاوي من آسيا ، وملاوي وملاوي .



نظرية جديدة ترى نظام إنتاج عالمي تلعب فيه المصنوعات العشوائية بالعالم الثالث دوراً أساسياً . وبينما نجد هذه التحليلات ذات قيمة كبيرة في توضيح بعض الأسباب التاريخية التي أدت إلى ازدياد العالم الثالث فإنها لا تساعد ، في ذاتها ، في حل مشكلات الإسكان على الصعيد المحلي . ومما لا شك فيه ، رغم هذا ، أن إدراك مشكلات السكن المحلية ووضع السياسات بعد ذلك إنما تعكس غياب رأس المال وأولويات الاستثمار وهما عاملان تشكلان لدرجة بعيدة باعتبارات دولية -والى جانب الهيمنة الخارجية هذه فقد ساعدت السياسات الداخلية المائنة للتنمية على تثبيت نظام التوزيع القائم غير المرضي للمصنوعات . انحصرت الاستثمارات الصناعية في المراكز الحضرية الرئيسية ، مقوية بذلك من دور المواسم والمدائن التالية لها في الحجم وفي نفس الوقت وجهت الموارد الضخمة نحو تطوير هذه المراكز وانحصرت فيها أو كانت ، ولم يكن مرد ذلك فقط سهولة توصيل الخدمات حيث يتركز السكان وإنما أيضا إهدال الحكومات جهدها في إيراد مظاهر الرخاء والاستقرار السياسي أيًا كانت . وهذا التحيز للمناطق الحضرية إن كان له مبرر من ناحية إيلاء الأسبقية لمناطق تركز السكان فهو لا مبرر له من ناحية عدد المواطنين المنتمين إذ أن سكان الحضر في الدول النامية ذات الدخول المنخفضة لا يكونون سوى ٢١٪ من مجموع السكان حسب إحصائيات الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ م . ولعل الأمل للمناطق الريفية المترتبة على هذه الاتجاهات من العوامل الرئيسية التي أدت لتفويض السكان عنها للحضر .

يفاقم المشكلة أيضا التصيب العشوائي الذي تخصصه خطط التنمية الاقتصادية لقطاع الإسكان . بالرغم من تزايد نسبة الاستثمار في الإسكان خلال العقد الماضي فإن إحصائيات البنك الدولي بالنسبة للدول ذات الدخل المنخفض تؤكد أن حصة الإسكان والخدمات الاجتماعية بما في ذلك الضمان الاجتماعي لم تبلغ في المتوسط ١٪ من الناتج القومي الإجمالي في حين توصي الأمم المتحدة بأن يرفع النظم إلى ٥٪ . لا يحظى الإسكان إذن بأهمية تذكر في خطط التنمية ومرجع ذلك للنظرة الجارئة له كمرفق يمتص الدخول لا كاستثمار يجلب الثراء واعتبار عائد الاستثمار فيه طويل الأمد وغير ملموس بصورة مباشرة كعائد الاستثمار في الصناعة أو الزراعة مثلا . وهذا الزعم قد يحضه عدة باحثين محتجين بأن نشاط البناء في ذاته يخلق عمالة ومصادر جديدة للدخل فيجلب بذلك عوائد عاجلة للعاملين فيه وأجالة للمنتفعين بعد ذلك بالمباني .

وبجانب ذلك فالاستثمار في البناء له آثار ناجمة تعمل على زيادة الإنتاج والدخول والعمالة في القطاعات الاقتصادية ذات الصلة وذلك من خلال امتلاكه لمخفلات هذه القطاعات . وبالإضافة إلى هذه الفوائد الاقتصادية المباشرة التي يجنيها الاستثمار في قطاع البناء هناك فوائد مماثلة يجلبها توفير المأوى بصورة غير مباشرة على التلحاق المحلي . فالحصول على مأوى يتبعه الصرف لتحصينه وبذا يطلق بعض رأس المال في السوق المحلية في كميات قد تبدو صغيرة وهي منفردة ولكنها كبيرة في مجموعها . وهو كذلك يشجع على قيام نشاطات اقتصادية على مستوى الأحياء كتشويه المتاجر الصغيرة والمغاسل وأماكن الميكلة . ولعل الأهم من ذلك أن عدم الاستثمار الكافي في السكن يعطل التنمية الاجتماعية وبالتالي الاقتصادية لأن الشعور بالأمن والضمان ينتفيان من الأسرة فيؤثر هذا على علاقتها وإنتاجها ويحول من النمو السكاني عبء ذات أثر سلبي متفاقم بدلا منه ركيزة من ركائز التنمية .

وأخيرا فهناك النظرة « المحافظة » لفقراء الحضر من قبل المؤسسات العالمية والمسؤولين . والإسكان ينظر إليه تقليديا باعتباره منتجا ملموسا يلزم له معايير يرضخ لها وجود دنيا تلائم مستويات البنية المنشودة . ومن ثم تكون النتيجة فرض قيم موظفي الحضر المناطقات المتعلمين على الوافدين من الأرياف البسطاء والنظرة غير المتعاطفة لهم . والفجوة بين الاثنين بالغة الكبير . وعليه فقليل جدا من هؤلاء الوافدين من يستطيعون الشروط الموضوعية ويستحق قروضا أو مساعدات مالية لحل ضلالتهم . ومن سوء الحظ أن الفقراء لا يمكنون أي كيان يمثلهم بل كثيرا ما يُنظر إليهم باعتبارهم خطر يهدد النظم والقيم الحضرية السائدة .

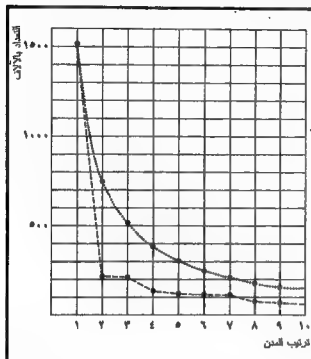
#### على المستوى القومي :

إذا نظرنا لتوزيع السكان بالسودان ، كما تظهره النتائج الأولية لتعداد عام ١٩٨٣ م ، لاحظنا ضالة نسبة سكان المصنوعات الحضرية ، أي التي تضم ٥٠٠٠ نسمة أو أكثر إذ هي لا تتويج أكثر من ٢٠٪ من مجموع سكان القطر . ولأحظنا أيضا النسبة العالمية ( ١١٪ ) التي يكونها البدو . وننتقد منطقة الخرطوم بأن نسبة التحضر بها تبلغ أربعة أضعاف نسبة التحضر للقطر ككل . ( جدول رقم ١ )

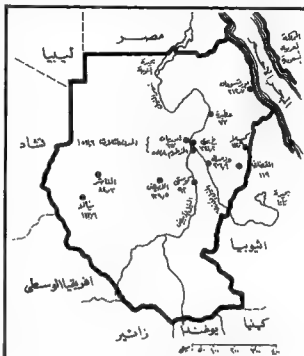
يبد أن المناطق الحضرية هذه تولد من المشكلات أكثر مما توجي به حصتها الضئيلة من السكان ، فالنزوح إليها من الأرياف قد أسهم في نموها بمعدل ٦٩٪ في الفترة ١٩٧٠/٦٠ م ، وهو معدل يكاد يبلغ ثلاثة أضعاف معدل النمو للقطر ككل ( كان معدل نمو القطر ٢٣٪ خلال الفترة ١٩٧٠/٦٠ م و ٢٣٪ خلال الفترة ١٩٧٧/٧٠ ) .

ثم نلاحظ عدم التوازن في توزيع السكان على هذه المناطق الحضرية ، فالمدينة الأولى ، العاصمة المثقلة ، تضم نسبة بالغة الكبير من السكان بالمقارنة مع المدينتين التاليتين - بورسودان ووجندى ، ويرتفع معامل جيفرسون لها إلى ٧٧٪ . ( والمعامل بحسب نسبة سكان المدينة الأولى ، من حيث الحجم ، إلى مجموع سكان المدن الثلاث الأولى مشيرا بذلك إلى حصر أو سوء توزيع السكان في المدن الكبرى الثلاث ، والنسبة المثالية هنا هي ٣٥٪ ) . ولو اتخذنا مؤشر الباحث الألماني « زيف » الذي يقترح توزيعا نظريا مثاليا للسكان بالمدن كأن تكون المدينة الثانية من حيث الحجم نصف الأولى والثالثة ثلث الأولى .. وهكذا .. ثم يقارن هذا مع الوضع القائم .. لو اتخذنا هذا المؤشر لظهر لنا من الترتيب الحقيقي الخط المنقطع ، والترتيب المثالي ، والخط المنقط ، البجوة الكبيرة بين الخرطوم وباقي المدن ولظهر أيضا أن الفروق بين باقي المدن طيفية لا تذكر ( شكل رقم ٢ ) .

لما الهجرة الداخلية بين المديريات ظها دور رئيسي أيضا في عدم التوازن هذا . وإحصائيات ١٩٧٣ تؤكد أن مديرتي الخرطوم ولتنيل الأزرق تملكان أكبر حوافز لجذب السكان إذ تبلغ الأعداد الواقعة لهما ٢٣٩٩٩١ و ٢٠٩٩٩٧ على التوالي ، بينما تعاني مديرية كردفان والمديرية الشمالية من أعلى نسبة نزوح عنهما وتبلغ أعداد النازحين ٢٣٣٢٦٦ و ٢٧٧٤٩٥ على التوالي .



شكل رقم (٢) ترتيب المستوطنات الحضرية  
----- للترتيب القسطنطيني  
..... للترتيب المثلثي حسب مؤشر زيبف (Zipf)



شكل رقم (١) السودان ومستوطناته الكبرى  
( للتعداد بالآلاف )  
المصدر : تعداد عام ١٩٨٣

جدول رقم (١) توزيع سكان السودان ( حضر - ريف - بدو ) بالأقسام الإدارية المختلفة

المديرية	نسبة الحضر %	حضرى	ريفى مستقر	بدوى	الجملة	نسبة السكان %
الشمالية	٢١	٢٣٠٣٤١	٨٠٢٤١٤	٥٠٢٦٩	١٠٨٣٠٢٤	٥
الشرقية	٢٩	٦٣٨٨٣٣	١٠١٠٧٠٠	٥٥٨٦٧٦	٢٢٠٨٢٠٩	١١
الوسطى	٢١	٨٢٥٠٦٤	٢٩٤٣٢٤٦	٢٤٤٢٣٣	٤٠١٢٥٤٣	٢٠
كردفان	١٢	٣٨٨٥٣٩	١٩٢٣٧١٦	٧٨١٠٣٩	٣٠٩٣٢٩٤	١٥
دارفور	١٠	٣١٦١٥٢	٢٣٠٧٨٠٣	٤٦٩٧٤٤	٣٠٩٣٢٩٩	١٥
الخرطوم	٧٥	١٣٤٣٦٥١	٣٧٠٦٤٨	٨٨٠٠٠	١٨٠٢٢٩٩	٩
الاستوائية	١٣	١٧٦٥٤٤	١٢٢٩٦٣٧	-	١٤٠٦١٨١	٧
بحر الغزال	٨	١٨١٩٢٥	٢٠٨٣٥٨٥	-	٢٢٦٥٥١٠	١١
أعالي النيل	٣	٥٢٥١٠	١٥٤٧٠٩٠	-	١٥٩٩٦٠٥	٨
السودان		٤١٥٣٥٥٩	١٤٢١٨٨٤٤	٢١٩١٦١١	٢٠٥٦٤٣٦٤	٪١٠٠
السودان (Z)		٪٢٠	٪٦٩	٪١١		٪١٠٠

من المتبقيات الموروثة من عهد الاستعمار البريطاني أن المناطق السكنية في حضر السودان ما زالت تصنف إلى درجات - أولى وثانية وثالثة ورابعة وغير مخططة . تتباين بذلك المناطق بناء على عوامل منها صفة حيازة الأرض الثانوية بها وطول فترة الحكر ومساحة القطع ولحد الأدنى لمواد البناء المعموم باستعمالها وطرق الإنشاء ومسمى الخدمات والمرافق بها . وقد نتج عن ذلك فجوة هائلة بين الدرجتين الأولى والثانية من ناحية والثالثة وما دونها من الناحية الأخرى - فجوة تظهر في معدلات الدخل والمركز الاجتماعي كما تظهر في وسائل النقل ومسمى التشييد والخدمات ونحو ذلك ، فكأنما التصنيف صُعد به الناس لا الدور . والدرجة الثالثة وما دونها تشير إلى المراحل المختلفة للتخطيط لاستيعاب المجز في السكن وإصطاء الصفة الثانوية ، الخ ، وذلك للجزء الأكبر من السكان - ذوي الدخل المنخفض . فلكسكن التتقلى أو المضطربى هنا هو الخطوة الأولى لحيازة الأرض ويولو الاعتراف وحيازة الأرض والخدمات مروراً بمرحلة الدرجة الرابعة بما تتمتع به من ضعف في مستوى الادارة والخدمات والأمن .

هذا ، والمجموعة الأخيرة ، ذوو الدخل المحدود والمتدنية ، تضم الأغلبية الساحقة من سكان الحضر . فحسب إحصائيات عام ١٩٧٣ تشكل المساكن المشيدة من مواد محلية غير ثابتة ٩٤% وتتوقع اللجنة القومية للسكان لهذه النسبة العالية أن تستمر في حقبة الثمانينات ولكن ببعض الانخفاض ( بمعدل ٨٥% ) . توضع الإحصائيات أيضاً أن ٦٩% من حواطط الدور مشيدة من الطين أو الطوب الأخضر أو القش و ٦١% من المستوف مصنوعة من الخشب أو الألواح المعدنية المموجة أو الطين وهو مادة غالبيتها العظمى . أما حكيمة المساكن فقلتنا نص الإحصاءات بعد مسح ٣٥ مدينة متفاوتة أن عدد العائلات التي تملك مسكناً لا تتجاوز ٥٨% . ولم تظهر الأرقام بعد من تعداد عام ١٩٨٣ .

نخلص من هذا العمد للموجز إلى أن المستوطنات والسكان في السودان يعانيان من ضغوط طلب متزايد وعرض يتضاءل . وهي ضغوط تبدو مجسدة في المناطق الحضرية نتيجة للتواصل لهذه المراكز ولظهور السكن العشوائي بكل شروبه ومقاومة السلطات الدائمة له . ومع لمواد المحدودة المتاحة للدولة وللأفراد فقد ساد الاتجاه خاصة في برامج اللجنة القومية للسكان ١٩٩٠/٨٠ أن الدرجات الثالثة وما دونها ( أي بتضمين المستوطنات العشوائية دون ذكر محد لها ) عليها أن تسهم بأكثر من ٨٠% من أية حلول مقترحة .

#### على مستوى الخرطوم الكبرى :

يمكن للزيادة السكانية للعاصمة المثلثة أن ترصد منذ استقلال البلاد في أول عام ١٩٥٦ . فخلال هذه السنين السبع والعشرين زاد عدد السكان من ربع مليون إلى مليون ونصف المليون مبيناً بذلك أن عدد السكان يتضاعف كل عشر سنوات تقريباً . وهذا معدل بالغ الارتفاع خاصة إذا أخذنا في الاعتبار الموارد المتاحة للتخطيط والادارة والتمويل .

ترجع هذه الزيادة لسكان العاصمة بصفة كبيرة للهجرة الداخلية التي أسهمت في خلال الثمانية عشر من الأعوام ١٩٧٣/٥٥ - ٦٣% من الزيادة . وهي تزيد من مشكلات العاصمة وتنقل من فرص الأقاليم للنمو . وتختلف باقي المناطق بمديرية الخرطوم عن النمو وركبت في عدد ثابت يبلغ ربع مليون نسمة منذ عام ١٩٥٥ مما يشير إلى معدل نزوح عالي عنها غالباً للخرطوم الكبرى ، أي أن مهمة استيعاب الزيادة السكانية تقع على عاتق العاصمة وتتمحور فيها .

ظلت مدينة الخرطوم بحرى منذ الاستقلال تحتفظ بعدد سكان يقارب في متوسطه نصف عدد سكان أي من المدينتين الأخريين وكانت اصغرمان غالباً أكبر الثلاثة ولكن للخرطوم - بطبيعة الحال - كانت تستقبل دوما أعداداً كبيرة من النازحين .

ونلاحظ من الأرقام أيضاً أن المديرية لا تضم مناطق حضرية إلا في العاصمة المثلثة - والتي تبلغ نسبة التحضر بها ٨٧% في مجملها وهي تتراوح بين ٨٢% لادمرمان ، و ٨٥% للخرطوم و ١٠٠% للخرطوم بحرى . أما متوسط حجم الأسرة فهو ١٠٠ شخص لباقي المديرية كما هو للمدن الثلاث باستثناء الخرطوم بحرى والتي يبلغ متوسط عدد أفراد الأسرة بها ١٠٣ شخصاً .

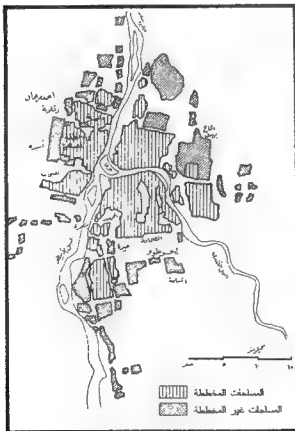
وقد تضارفت عوامل عديدة - من ضعف امکانيات على مستوى الأفراد والحكومة إلى عدم دقة تقدير الاحتياجات السكنية في خطة « دوكسبلس » ١٩٦١ - ١٩٩٠ ، إلى المجز عن تنفيذ الجزء الأول من خطة « ميفيت » ١٩٧٥ - ١٩٩٠ والتي كانت ترمي إلى إقامة ٢٠٠.٠٠٠ وحدة سكنية - تضارفت هذه العوامل ليرتفع عدد المواطنين الذين تزويهم مناطق السكن العشوائي إلى ٢٠٠.٠٠٠ أي ٤٠% من مجموع سكان للخرطوم الكبرى . والسلطات تزعم أن ٤٠% فقط من هؤلاء هم المحتاجون فعلاً للمأوى وإن البقية ليسوا أكثر من مضاربين أو ملاكين لأراضٍ سكنية في مناطق أخرى . وحتى لو سلمنا بهذا فهو يعني أن المئتين والأربعين ألفاً ذوي الحاجة الفعلية يحتاجون لنحو ٤٠.٠٠٠ وحدة سكنية . وهذا وحده يبلغ ضعف العدد الذي حددته وحُشلت في توفيره الخطة الاسكانية ١٩٨٢-٧٦ م .

نوزع سكان المناطق العشوائية بالخرطوم الكبرى على ما يريو على تسعين موقعا ( شكل ٣ ) ويمكن تصنيفهم كالآتي : -  
أ - مناطق « فلاتة » ( كما تطلق العامة على ذوى الأصل النيجيري ) بالدرجة الرابعة بمدينة الخرطوم ، وهي مناطق بدأها في الثلاثينات مهاجرون من غرب أفريقيا وظلت قائمة بعد تفاد منها التقنونية ومن سملها النقص الحاد في الخدمات الأساسية والازدحام والنسبة المالية للجنح وبعض الجرائم .  
ب - قرى « الكرتون » ( أي الورق المقوى ) في الخرطوم بحرى وفي الحزام الأخضر جنوب الخرطوم . كانت منطقة الصافية

بالخرطوم بحرى أول مستنقل لهذه الأحياء في بداية الستينيات . وقد شجع قيام هذه الأحياء السياسيون في معيهم لجذب النازحين وكسب الأصوات وعليه توافد سكانها ، سودانيون وأجانباً غير سودانيين ، وتركزوا في مجموعات قبلية واضحة . في عام ١٩٦٩ تم استئجار ١٦٠٠٠ ( ستة عشر ألفاً ) منهم في القى قطعة سكنية بمنطقة الحاج يوسف وهي من مناطق الدرجة الرابعة بحلول عام ١٩٧٦ كان العدد قد شارب ٣٦٠٠٠ ( ستة وثلاثين ألفاً ) . ( أنظر الصورة ١ ، ٢ ، ٣ ) .

- ج - امتدادات أطراف المدينة مثل جزيرة جنوب الخرطوم وأمبدة بأمدردمان وحلة كوكو بالخرطوم بحرى وهي امتدادات طبيعية خلقها فائض المكان من المدن الثلاث .
- د - المباني التلقائية غير القانونية كما في سوبا جنوب الخرطوم بحرى حيث نجد أهل الترى والوسطاء يتاجرون في الأراضي المتاخمة للترى للمضاربين والموظفين من سكان المدينة بطرق تبدو في ظاهرها قانونية ( بأوراق من المجالس الشعبية وتوثيق من المحامين ) . والمباني في هذه الأحياء أعلى مستوى منها في المناطق الأخرى وذلك أولاً لندرة المشترين المادية وثانياً لتوقعهم تدخلاً أقل من جانب السلطات في المستقبل .
- هـ - الممكن العشوائي داخل المستوطنات القائمة كما في « زقونة » وفي الحارات غير المخططة بأمبدة . هنا يتأخر تنفيذ برامج « المرقع والخدمات » فيجذب ذلك الوافدين إلى المستوطنة بأمل تثبيت حقوق لهم في المستقبل .
- و - السكن التلقائي الناجم عن إعادة تخطيط الترى والأحياء التلقائية .

تنص القوانين أن الأراضي غير المسجلة - سواء منها ما كان مستقلاً أو غير مستقل - ملك للدولة وتؤكد هذه القوانين حق السلطات في تصفية السكن غير القانوني بها ولو استوجب ذلك اللجوء لفترة إخلاء الملاكين وبعدها بل ومطالبة السكان بدفع التكلفة . والاتجاه الرسمي اليوم هو محاربة السكن التلقائي القائم أو المتجدد ( كما حدث في يوليو ١٩٨٤ حين هدم أربعة آلاف بيت في حي « النقة » والقانون يعطي المواطنين المتضررين الحق في التقدم بطلبات تقطع أرض في المناطق المخططة خاصة تلك الواقعة ضمن برامج « المرقع والخدمات » . ولكن سياسة الإخلاء والهدم هذه والتي تتبعها السلطات مفرضة استطاعة المواطنين المتضررين الحصول على قطع سكنية في إطار هذه البرامج - هذه السياسة ما من شأنها إلا أن تسمى للوضع وسلم ببعض سلباتها في جوانب دراستنا الميدانية .



شكل رقم (٣) المساحات المملوكة بالخرطوم الكبرى



صورة رقم (١) بداية السكن التلقائي



صورة رقم (٢) التزج لأطراف المدن



صورة رقم (٤) مرحلة المباني شبه الثلاثة في المستوطنات



صورة رقم (٣) تارخ من جنوب يريفان

### على المستوى المحلي :-

أسفر مسحاً لمناطق الدرجتين الثالثة والرابعة بالخرطوم الكبرى عن أكثر من عشر مستوطنات تصلح للدراسة المفصلة ، بعضها أُرست قواعده السلطات في برامجها الرسمية وبعضها الآخر نبت بصورة تلقائية . وإثر زيارات ميدانية ومناقشة استقر رأي المجموعة على دراسة مستوطنتي جبرة بالخرطوم وأمبدة بأمدردان . كانت أهم أهداف الدراسة ترسم نشوء وتطور للمستوطنتين وتعرف القضايا التي تواجه المواطنين في معيهم لتوفير المأوى ثم توفير فاعلية الأجهزة الرسمية المختصة بالإسكان .

وقد تناولنا المادة تحت أربع مجموعات ، تضم الأولى العوامل الاجتماعية والاقتصادية ، مثل تكوين السكان ، النشاطات الاقتصادية والخدمات - وتضم الثانية عوامل البيئة الطبيعية كموقع المستوطنة وأنماط البناء بها ونموها وحالة المأوى والخدمات بها ، والثالثة تحليل التكلفة - تكلفة التشييد والسيانة ، واسترداد الأموال المستثمرة وأخيراً للتنظيم والمشاركة الشعبية أي مجهود المواطنين كأفراد ومجموعات لتحسين أحوالهم والعقبات التي تواجههم من الداخل والخارج .

أما جمع البيانات اللازمة فتم عن طريق أربعة : الأول الوثائق من مقالات صحفية وأفلام وثائقية وتعداد سكاني ، والثاني مقابلات أجريت مع بعض المسؤولين من المجالس الشعبية والوزارات المختصة والمعتمدة ومع بعض للشخصيات القيادية كشيوخ الحارات ، والثالث استبيان من مائة سؤال أجرى لأجزاء مختارة من المستوطنتين لاستطلاع آراء السكان وردود الفعل لديهم نحو بيئتهم السكنية وأحوالهم الاقتصادية الاجتماعية ، وأخيراً ، وبما أن العمل قد استوجب زيارات عديدة للموقع ، فكثير من المعلومات قد تم حصولنا عليها عن طريق الملاحظة المباشرة . ولنعرض أولاً ، وفي أجزائها المنشأة وتطور للمستوطنتين حتى الآن .

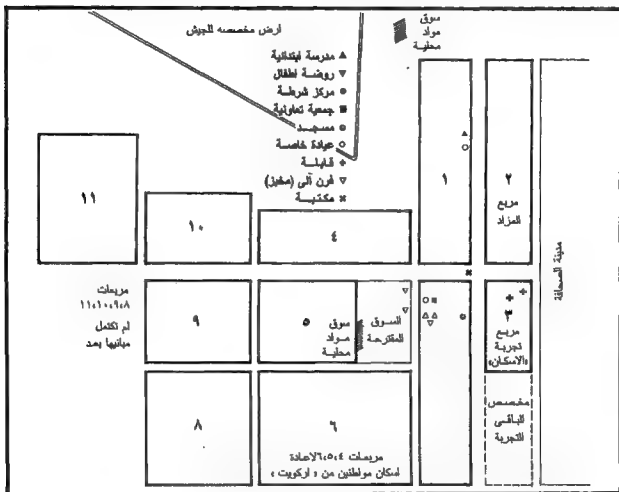
### جبرة :-

من المرجح أن تاريخ جبرة يرجع لقرون ولكن لا كمستوطنة قائمة وإنما كموضوع فقط ، كما هي الحال غالباً . وهو من مواضع قبيلة العماداب - فرع من العبدلاب كثر نزولهم به في أوقات متفرقة . وكلفت المنطقة حتى زمن قريب خصبة يكسوها العشب معظم السنة يرعى فيها الضأن والبقر وبها مساحات من الزراعة المطرية بالإضافة لشرائح الزراعة المروية التقليدية على شاطئ النيل . أما التاريخ الحديث لجبرة فيمكن تتبعه بقعة من عشرينات هذا القرن حين كانت شرعة لباتمي اللين وتجار المولى من قرى

« الشجرة » و « المزرواب » و « ود عجيب » . في أوائل الأربعينات قام واردها وكنوا يلفون حوالي مئة وخمسين ، بأعادة حفر البئر « بعق تمنة رجال » التي كان أبائهم قد هجرها . تلك كانت الخطوة الأولى في قيام المستوطنة إذ بدأ السكان إثراء في التوافد والاستقرار في مساكن من غرفة واحدة متناثرة بعض الشيء لتوفر مراعي أوسع لمواشيهم ، ويدون أسرار الال للخطائر . ولكن العدد استمر في التزايد ، ففي أواخر الخمسينات كان هناك مبعة بيوت مؤسسة والبئر وكان العشب كثيفاً « ينبت الأبقار كلية » . في عام ١٩٦٣ كان أول اعتراف بالمستوطنة وتم تسجيل الأراضي للسكان : من استقر في البقعة لعشرين سنة أو أكثر منح حقوق الأرض « كملك حر » أما من دام استقراره بين عشر سنوات وعشرين سنة فمنح حقوق « الحكر » . هذه كانت القلعة الأساسية الموجودة الآن في المربع الأول وقد زاد عددها ليلغ ٢٤٨ . وكما هو متوقع كان هذا الاعتراف الرسمي بداية الزيادة المطردة في عدد الوافدين . بلغ نشاط البناء أوجه في عام ٦٨ - ١٩٦٩ واستمرت الزيادة دونما انقطاع وعلى عدة مراحل حتى بلغت المستوطنة حجمها الحالي . ( انظر الصورة رقم ٤ ) .

تتكون جبرة حالياً من عشرة مربعات تروى ١٢٧٨ عتلة تضم في مجموعها ٧٥٩٥ نسمة وتبلغ نسبة الأثاث للتكوير ١٠٠-١٢٩٠ . المربع الأول منها هو الأهم والأكبر حجماً وذو النصيب الأكبر من الخدمات فيه مسجداً ومدرستان ابتدائيتان ومركز شرطة وجمعية تعاونية وعبادة ومكتبة ( بيع الصحف ) . أما المربع الثاني فحيث قطمه المئتان والثمان في مزاد علني لذا سمي مربع « المزاد » وتم تطويره لا للسكن ولكن للاستثمار التجاري وعليه استبعدناه من دراستنا الحالية . المربع الثالث خصص لاجنس تجارب وزارة التشييد والإسكان في الإسكان للشعبي . المربعات للاربع ( ١٨٠ قطعة ) والخامس ( ٢٠٨ قطعة ) والسادس ( ٤٢٨ قطعة ) طرحوا كتصميم

للأمر التي تم تحويلها من منطقة « أركويت » الواقعة إلى الشرق وقد حدد المربع للخامس لتقوم عليه السوق الرئيسية للمستوطنة وبعض الخدمات الأخرى أما المربع السابع فهو بحق الروسام للخفي لتضمّن أقاليم الجيرة ... وهو غير موجود ... كان المزمع أن ترخّل له ( الأنادي ) كما تقول العامة - من أحياء مجاورة وتم تخطيطه وصدرت الأجازات والتصاديق الرسمية للسكان المزعومين ولكن سكان جيرة استغزت شعورهم الفكرة ( والتسمية ) فبقوا متكاتفين ضد المربع ومنعوا قيامه ولا يزال الموقع خالياً والفكرة فيما يبدو قد هجرت . وأما المربعات من ٨ إلى ١١ فهي آخر ما خطط ومبنيها ما تزال تحت التشييد ، متناثرة وتفتقر إلى أي نوع من أنواع الخدمات . يرجع لجهود السكان كنكلك خلو جيرة من أي سكن عشوائي فيها أو حولها .



شكل (٤) مستوطنة جيرة - للمربعات والخدمات

أهمية :

حول بئر كنكلك نشأت أميدة . بجانب تلك البئر والتي حفر في فترة المهدية ، أولخر القرن الماضي ، علق أميدة - الرجل الذي أخذ اسمه البئر ثم المستوطنة بأكملها . وقد عدل الاسم رسمياً « لأمدردمان الجديدة » ولكن استعمالها الأول ظل هو السائد . لم يكن بذلك الموضع في وسط الأربعينات سوى خمسين أو مئتين بيتاً وكان مكان الأحياء القريبة لأمدردمان - كحي العرب وأبي كنوك - أغلبهم من أصحاب المواشي وكانت الأطراف القريبة المتاخمة لأمدردمان ملتقى الطرق بالنسبة لهم . ثم إن مفتش صحة أمدردمان البريطاني ، أصابه القلق من الخطر التام من البنية والتابع من وجود قطعان المولتي داخل الأحياء فقرر إخلاءها من الرعاة وأمر بنزوحهم غرباً ليستقروا في السهل المجاور . ومن هنا بدأ تنمو المطرد لأميدة والكفاح المتصل لأهلها . إلى جانب الصعوبات المادية التي يواجهها السكان في مثل هذه الظروف كان على سكان أميدة مواجهة خطر الفيضان من « خور » موسمي كبير يخترق المستوطنة من القرب للشرق حاملاً مياه الأمطار من السهل القريبة لأمدردمان إلى النيل . وكان اندفاع المياه أغلب الأحيان مريعاً ومفاجئاً مما أضر كثيراً بالبيوت حول المنطقة ولكن المستوطنة ظلت في نمو متزايد .

في عام ١٩٥٧ م جرى مسح البيوت وتسجيلها وتمت أول تسمية للأرض . بدأ دخلت المستوطنة مرحلتها الثانية - الاعتراف بها من قبل الحكومة ، ولدى ذلك بطبيعة الحال إلى جذب السكان من كل صوب . في نوفمبر من عام ١٩٦٧ م تكونت أول

لجنة محلية للتخطيط . وكان ذلك بداية التنظيم للعمل بالجهد الشعبي . في السنة التالية أقيم مد صغير بلغت تكلفته آنذاك ٥٢.٠٠٠ جنيه يحول جزءا من مياه الخور ( لخور أبي عجة ) إلى خور عمر . ثم بعد إقامة أربعة جمود عبر الخور بدأ خطر الفيضان أخيرا وقد تمت السيطرة عليه بصورة مرضية .

ومنذ ذلك الحين تأملت المستوطنة إلى مستطيل كبير ، يفوق ستة كيلو مترات في الطول واثنين في العرض يضم ( حسب إحصائيات عام ١٩٨٣ ) ١٨١٧٨٨ نسمة - أي نحو ٢٨٪ من سكان أمدران البالغ عددهم ٦٤٨٧٠٠ نسمة . وذلك يتم عن درجة عالية من الدينامية والتطور لعلها الأعلى في المنطقة كلها - دينامية تبرز ليس فقط في الحجم بل أيضا في تكوين المستوطنة ، والتي تتمتع ببعض الخدمات - أما الحارات الثلاث عشرة المتبقية فما زالت تفتقر وليس بها من الخدمات ما يكر ( جدول رقم ٢ ) .

جدول رقم (٢) مقارنة بين السكان في الجزء المخطط والجزء غير المخطط بأمية

عدد الأسر	إناث	ذكور	إناث : ذكور	المجموع	متوسط عدد أفراد العائلة
١١٩٨٤	٣٣٦٣٤	٤٣٨٨٨	١٣٠ : ١٠٠	٧٧٥٢٢	٦٫٤٧
١٩٨٠٩	٤٦٦٤٠	٥٧٦٢٦	١٢٤ : ١٠٠	١٠٤٢٦٦	٥٫٢٦
٣١٧٩٣	٨٠٢٧٤	١٠١٥١٤	١٢٦ : ١٠٠	١٨١٧٨٨	٥٫٧٢

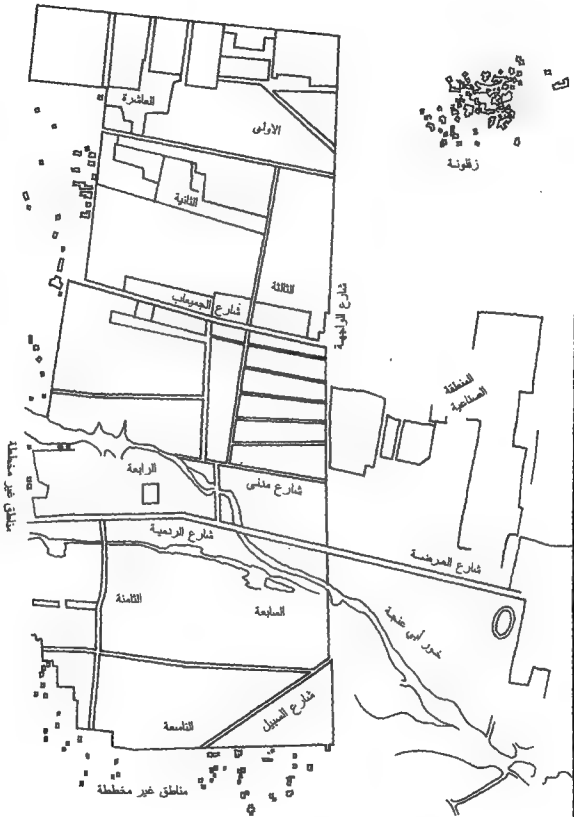
ولعل سمة أمية المميزة تلك الحركة وذلك التفاعل المتواصل . فحتى خلال الأشهر القلائل التي جرت فيها دراستنا الميدانية شهدت المستوطنة إثنين من الأحداث الهامة . كان الأول حملة مفاجئة وضيفة ضد السكان التفتاني وتم فيها تحت حماية الجيش إخماد مئات البيوت وهدمها . وكان الحدث الثاني نزوح عدد كبير من المواطنين من أقاصي جنوب كردفان قدر عددهم بمسبعة وثلاثين ألفا ، كان قد أصابهم الجفاف والجوع قواؤفا للعاصمة واستقروا في الأطراف الغربية لامية . وقد دفعهم رياح الشتاء القارصة لينكسوا في المنازل غير المأهولة أو غير المتكاملة مقامين بذلك المشكلات الصحية بها ومقاسمين السكان مؤنهم الضئيلة .

سمة للدينامية هذه يبرزها ، ويعطى إلى حد ما عزلة المستوطنة ، فهي تنفصل عن أمدران بسهل شاسع فيه صناعات خفيفة ومقابر ومبان أخرى . تعتمد على نفسها في تسمية جل أمورها .

تطرفت الدراسة الميدانية للعديد من الموضوعات وهي : الخواص الديموغرافية ، العملة والدخل ، الهجرة ، النقل والمواصلات ، حيازة الأرض ، مرافق المياه والكهرباء والصرف الصحي ، حالة السكن الصحية ، التعليم ، الأمن ، التسوق ، اللهو والترفيه ، اقتصاديات المباني بالمشاركة الشعبية . ومنعرض في هذه المقالة لبعض هذه الموضوعات فقط .

#### حالة السكن -

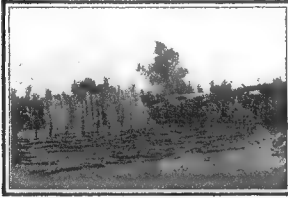
تبرز كلتا المستوطنتين كنموذج لحياء الدرجة الثالثة وما دونها - بمبانيها المنخفضة واتساع السكنية الصغيرة ، والمكعب كالمشكل المعماري الرئيسي ، والطرق الجرداء المترية ، وتزيد أمية على ذلك المساحات الشاسعة للسكن العشوائي . تقع أغلب القطع السكنية في حدود ٣٠٠ - ٤٠٠ متر مربع ويضم السكن في المتوسط ثلاث غرف سكنية . وفي كلتا العينتين بالمصح كانت أغلب المنازل ( ٦٧٪ في جبرة و ٥٥٪ في أمية ) موصلة بشبكة مياه الشرب . إلى جانب ذلك كانت نسبة ٣٢٪ من عينة أمية تستقي من الآبار و ١١٪ من مصدر خارجي مشترك . أما في جبرة فلم يكن هناك آبار وكان حوالي ربع العينة يشتركون في مصدر مياه خارجي مع ورود بعض الوسائل الأخرى مثل الاعتماد على الجيران ولكن بنسبة ضئيلة . وبالنسبة للصرف الصحي كانت أكثر الوسائل شيوعا المراحيض البادية ( ذات حفرة تصل أو لا تصل لمستوى المياه ) وتشكل نحو ٧١٪ في عينة جبرة و ٩٥٪ في عينة أمية - هذا ينطبق على الحارات المخططة فقط ولا يشمل غير المخططة . أما الإضاءة فكان أكثر من ٦٠٪ من كل عينة موصلة بشبكة الكهرباء وحوالي الثلث من كلتا العينتين تعتمد في الإضاءة على أشربة التكروسمين وعند قليل يعتمد على جيرانه في مد التيار الكهربائي ( وهو إجراء مخالف للقانون وقد ثبت خطورته ) . أما الحوائط فكانت في مائتها الرئيسية في أمية الطين أو الطوب الأخضر ( أنظر الصورة رقم ٥ ) مع نسبة صغيرة من الطوب الأحمر والمونة الحرة . تتكون أغلب السقوف في جبرة ( ٥٧٪ ) من ألواح الحديد المموج ( أو الزنك كما يطلق عليها خطأ ) مع نسب صغيرة لسقف الطين البادي ( ١٩٪ ) ، والسقف الخشبي ( ١١٪ ) والخزف المبلع ( ١٣٪ ) . أما في أمية فكانت نصف بيوت العينة من الخشب و ٤٠٪ من السقف التقليدي والباقى من ألواح الحديد المموج . ( أنظر للصورة رقم ٦ ، ٧ )



شكل رقم (٥) مستوطنة أمية وحاراتها العشر المخططة



تفتقر المستوطنات إلى الموقر الرسمية وما زال السكان بعد كل هذه السنين يعتمدون على حوانيت البقالة أو الأسواق المؤقتة والتي لا تفي بأبسط متطلبات الصحة والنظافة ، أو يلجأون للمستوطنات المجاورة . وقد خصصت في جيزة وفي كل حارة من حارات امبدة ساحة تتوسطها لقيام سوق صغيرة في المستقبل على مستوى الحي .



صورة رقم (٦) سوق مواد البناء المحطة



صورة رقم (٥) البناء بالطوب الأخضر



صورة رقم (٧) سوق آبار لمواد البناء المحطة

#### الصحة :-

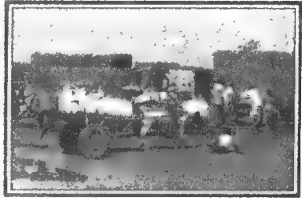
المشكلات الصحية التي تعاني منها جيزة ، وامبدة ، كما تعاني معظم المستوطنات الشعبية في المناطق الرئيسية المشابهة ، ترجع بصفة رئيسية للمستوى المنخفض لصحة البيئة وضعف العناية الصحية الأولية المتاحة . وقد لخصت المتطلبات في هذا المجال فيما يلي :

- التوعية فيما يتعلق بالمشكلات الصحية السائدة ووسائل محاربتها والميطرة عليها .
- توفير الغذاء الصحيح .
- توفير الموارد للمياه الشرب وللصرف الصحي الأسلي .
- رعاية الأمومة والطفولة بما في ذلك تنظيم الأسرة .
- التطعيم ضد الأمراض المعدية الرئيسية .
- مكافحة الأمراض المستوطنة والميطرة عليها .
- علاج الأمراض السائدة والإصابات .
- توفير الأدوية والمقايير الأساسية .

من هذه المتطلبات يتضح أن ظروف البيئة السكنية ومستوى الدخل والتعليم وما إلى ذلك من ناحية وسياسات الدولة الصحية وأولوياتها وقدرتها على التنفيذ من الناحية الأخرى تتدخل كلها لترسم أبعاد تلك القضية المعقدة .  
ومما وضعه المسح تلك التباين المافر بين المساحات الداخلية والخارجية أو بعبارة أدق ، بين الخاصة والعامة . فالأولى دائما نظيفة حتى في أبسط الدور مع محاولات أحيانا للتشجير ولخلق الحدائق . أما للخارجية فكانت دوما مهيمة والقلل الذين حاولوا معالجتها كان عليهم تسوير القطع المزروعة نأيا بها عن الأغنام . كانت القمامة تلقى خارج الدور في الميادين والمساحات والقطع السكنية الخالية . تعيث بها الرياح وتساعد على تولد الغلاب و « التلموس » . والأغنام تجول بحرية تامة وتلتهم ما يتاح لها من خضرة أما مياه العفيل فلا مفر للسكان من مكبتها على الشوارع للتخلص منها . وتستقر مياه الأمطار ، في الخريف ، لأيام في ركود حتى تجف . وفي بعض الأحيان توزع مياه الشرب من نقطة خارجية واحدة وتجلب إلى الدور في أوعية (أو براميل ) معدنية مطلية من الداخل تمنحها الدواب في عملية لا تقابل أقل المستويات المطلوبة ( انظر الصورة رقم ٨ ، ٩ ) .



صورة رقم (٩) سوق آخر مياه للشرب والمطر لتكمن للبيئة



صورة رقم (٨) سوق مياه للشرب

ومن المفارقات أن المستوى الصحي للبيئة في تجربة وزارة الإسكان بجزيرة مربع ( ٣ ) أدنى بكثير منه في بقية المستوطنة بل لعله أدنى مستوى فيها على الإطلاق . فقد عمد المصمم هنا ، إبتغاء تخفيض التكلفة ، إلى جمع الدور في ممرات حول ساحات مشتركة وهو اتجاه لا غبار عليه من ناحية التصميم ثم سير المجاري لكل مجموعة من الدور في خطوط وغرف تفتيش مشتركة تؤدي إلى ثقل واحدة تتوسط الساحة . ولكن نسبة لضعف مستوى التنفيذ وإهمال صيانة أي مرفق عام فإن كثيرا من غرف التفتيش وأحواض الترسيب والأبار قد أصبحت مفتوحة متهدمة الجوانب وقد اخفي بعض أغصبيتها وكمر بعضها الآخر وكننت النتيجة حتما فشل نظام الصرف الصحي وزيادة احتمال وخطورة الإصابة بالأمراض للحد الأقصى . وفي أمدية تصنيف إلى تلك المشكلات الناتجة من السكن غير المخطط خاصة المتعلقة بانعدام المياه والصرف الصحي . ووجود قطاعان المواشي بأعداد كبيرة في « أحواش » بين المساكن . ( انظر الصورة رقم ١٠ - ١٣ لتماذج من أسواق هذه المناطق .

ومن الطبيعي أن يكون الأطفال أكثر السكان تأثرا بهذه الأوضاع . وهذا ينعكس في النسبة العالية بينهم لأمراض الجهاز الهضمي ، والديان والإسهال ، وسوء التغذية والسعال ونزلات البرد . شاركت أحوال الازدحام ، خاصة في الدور ذات الغرفة الواحدة ، في إنتشار أمراض الجهاز التنسي وفاقمت من وبلة الأمراض « الفيرومية » المعدية . تنتشر الملاريا بين الأطفال والكبار على السواء ولا يخلو السجل من بعض حالات البلهارسيا والدمتقاريا والتيفود والدرن .



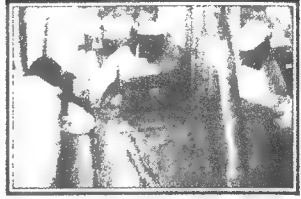
صورة رقم (١١) أحد الأسواق الانشوية



صورة رقم (١٠) أحد الأسواق اليومية بالأحواش العشوائية



صورة رقم (١٣) أسواق التولكة والخضر في الأحياء العشوائية



صورة رقم (١٢) أسواق الأحياء العشوائية وبداية النشاط الاقتصادي

تماني المستوطنتان من ضعف الخدمات الصحية فليس في جبرة مركز صحي ولا صيدلية واحدة بل يتوجه سكانها للأحياء المجاورة ، « الصحافة غرب » ، طلبا للعلاج والدواء . « والصحافة غرب » بها مركز صحي واحد معد بصورة مرضية ولكنه يخدم إلى جانب « الصحافة غرب » وجبرة عددا غير قليل من الأحياء المجاورة . وجبرة عيادة خاصة واحدة في المربع الأول وقابلتان في مربع ٣ . ولتكمّل الصورة نذكر وجود إخصائي العلاج البلدي كالصير ( إخصائي العظام ) مثلاً وخدمات الفكي ( تحريف « الفقيه » ) بمربع ٩ .. لأولئك الذين يؤمنون بجودى هذه الممارسات . أما امبدة ففيها أيضا مركز صحي واحد أكبر حجما من المذكور آنفا وأحسن اعدادا إلى جانب ما يقرب من مئة عيادة خاصة وعدد من الصيدليات ونحو اثنتى عشرة قابلة وعدد من إخصائي العلاج البلدي . على ان استطلاع آراء السكان دلّ ان هذه الخدمات ، سواء من ناحية الكمية أو للنوعية أو للتوزيع ، لا تفي بأية حال بمتطلبات السكان . فإرن مثلا الخدمات المتوفرة في امبدة بجملة الخدمات الموجودة بأهدرمان وضع في الاعتبار أن امبدة تمثل عددا أكثر من ربع أهدرمان ، هنا تجد المبرر لهؤلاء الذي ردوا على كل سؤال عن مستوى الخدمات المختلفة بأنه .. غير موجود .

#### التكلس :-

من المؤثرات القوية على سير الحياة بالمستوطنتين ضعف وسائل النقل وارتفاع فئات الترحيل مؤخرًا . وذلك يرجع لعدة عوامل منها الأزمات المتصلة في استيراد البترول وعزلة كل من المستوطنتين - جبرة لموقعها في ركن قصى من أركان الخرطوم وامبدة لانفصالها عن باقي أهدرمان ووعورة التضاريس بها . والنقل عامل يلمس مختلف النشاطات من الوصول لأماكن العمل والدراسة



صورة رقم (١٤) أحد الطرق المرسولة بالعون الذاتي ، والعون الذاتي المحكوم

والاستشفاء إلى اتخاذ عمل اضافي في ازدياد الدخل إلى ارباد أملكن الترفيه وتزجية أوقات الفراغ . وقد أوضح الاستبيان أن رحلة العمل بالنسبة لأغلب سكان جبرة تستغرق من ثلاثين إلى تسعين دقيقة ، وإن معظم وسائل النقل للمستوطنة تتوقف حوالي الساعة الثامنة مساء ، وفي لميدة تستغرق الرحلة من ستين إلى تسعين دقيقة . وأوضح الاستبيان كذلك أن أغلب السكان ، نحو ٦٥٪ من كل عينة ، يعتمدون على وسائل النقل العامة .

ومع ذلك فإن مجال النقل هو المجال الذي يبين جهود السكان في أجلى صورها ، وهو المجال الذي يبلغ التقدم فيه أوجه . ففي جبرة تمكن المواطنون باليون الذاتي المدعوم من رصف طريق محلي يمر بطول المستوطنة ويوصل للطريق الرئيسي المؤدي لوسط الخرطوم والعمل يجري الآن في رصف الجزء الأخير منه . وفي لميدة رصفت بنفس الطريقة ثمانية طرق أهمها الطريق الذي يمتد لوسط أمدرمان ( شارع العرضة ) . ( انظر الصورة رقم ١٤ ) .

#### التعليم :

في غياب البيانات عن التعليم - كمعدل للتسجيل بالمدارس ، وعدد السكان في من للتعليم ونسبة التعليم - والتي لم يمدنا بها بعد تعداد عام ١٩٨٣ م ، اقتصر مجهودنا على مسح مرافق التعليم في المنطقتين . في جبرة وروشان للأطفال ومدرستان ابتدائيتان واحدة للبنين وواحدة للبنات ، تقمان في المربع الأول بجوار مركز الخدمات المقترح . والمدرستان تمانيتان من ازدياد الوصول ( ٧٠ تلميذاً في الفصل ) وعدم ملازمة المباني وأخيراً وبعد سبع سنوات من البناء تم بناء مراحض للتلاميذ وتصوير ميدان المدرسة وبذلك أمكن التفكير في التشجير وخلق جو أفضل للتلاميذ . سنق لجبرة بمدرسة وسطى لم تبين بعد وما زال التلاميذ المقبولون بها يذهبون مؤقتاً لمدرسة أخرى تبعد نحو ثمانية كيلو مترات شمالاً . توجد في المستوطنة المجاورة « الصحافة » ثلاث مدارس ثانوية خاصة تضم في مجموعها ٧٨٨ تلميذاً .

أما لميدة ففيها أربعون مدرسة ابتدائية منها ٢٢ للبنين أو مختلطة تضم ١٠١٩٤ وثمانية عشرة للبنات تضم ٧٤٧٦ . ويبلغ مجموع المصطلين ٢٢٪ من جملة تلاميذ أمدرمان بالمدارس الابتدائية والبالغ عددهم ٧٩٩٥٤ . وقد صنفت ثمانيتان منها « كمدارس مناطق شدة » - في الحارات ١ ، ٤ ، ٥ ، ٩ ، ١٤ - يحصل المعلمون على أجر اضافي في عدد ساعات العمل بها . ليس من المستغرب أن تحوز الحارات العشر المخططة على القسم الأكبر من هذه الخدمات وتسمم بذلك في سيم التوزيع . فهجانب الحارة الثالثة الخالية من المدارس والحارتين الخامسة والثامنة ويكل منهما مدرسة واحدة نجد أن باقي الحارات المخططة تضم مدرستين على الأقل لكل حارة - واحدة للبنين وأخرى للبنات . كذلك نجد في الحارات غير المخططة ١٢ ، ١٣ ، ١٤ ، ١٥ ، ١٨ ، مدرستين لكل منها أما الحارات الست الباقية وهي ١١ ، ١٩ ، ٢٠ ، ٢١ ، ٢٢ ، ٢٣ فليس بأي منها مدرسة . هناك إحدى عشرة مدرسة متوسطة لكل المستوطنة - وهو عدد ضئيل إذا قورن بعدد السكان ونجد تفاصيلها في جدول رقم ٤ ومدرسة وسطى خاصة للبنين وأربع بالميدة لية مدرسة ثانوية .

#### جدول رقم (٣) احصائية بعدد المدارس المتوسطة بالميدة للعام الدراسي ٨٥/٨٤

عدد الأهـر	عدد الصفوف							احصائية للتلاميذ / التلميذات			
	١	٢	٣	المجموع	١	٢	٣	المجموع	١	٢	٣
١ . أميدة شمال بنين	٢	٢	٢	٦	١٣٠	١١٢	١١١	٣٥٣			
٢ . أميدة وسط بنين	٣	٢	٢	٧	٢٠٠	١٨٠	١٣٥	٥١٥			
٣ . أميدة جنوب بنين	٢	٣	٢	٧	١٧٢	١٥٥	١٤٢	٤٦٩			
٤ . أميدة الحارة (٦) بنين	٢	-	-	٢	١١١	-	-	١١١			
٥ . أميدة الحارة (١١) بنين	٢	-	-	٢	١١١	-	-	١١١			
٦ . أميدة شمال بنات	٢	٢	٣	٧	١١٧	١٢٦	١٦١	٤٠٤			
٧ . أميدة وسط بنات	٢	٢	١	٥	١٣١	١٢٥	٨٣	٣٣٩			
٨ . أميدة جنوب بنات	٢	٢	٣	٧	١٣٦	١٣٨	١٧٢	٤٤٦			
٩ . أميدة الحارة (٦)	٢	-	-	٢	١٠١	-	-	١٠١			
١٠ . أميدة الحارة (١١)	٢	-	-	٢	١٠٥	-	-	١٠٥			
١١ . أميدة الحارة (١٤)	٢	-	-	٢	٩٨	-	-	٩٨			
المجموع	٢٣	٢٤	١٢	١٣	٤٩	١٤١٥	٨٣٦	٨٠٤	٣٠٥٢		

★ مدارس فحنت عام ١٩٨٥ م .

## المشاركة الشعبية :

يشارك الجمهور بفاعلية في تطوير المستوطنات . ولا ترتبط مشاركته أساساً بمؤسسات أو منظمات بل ترتبط غالباً ببعض شخصيات قيادية يكون لهم زمام المبادرة وظهور مهمة التنمية والاتفاق ، فهم الذين يحددون الاحتياجات والأولويات ويتصدون للمطالبة ويسارعون في عرض خدماتهم لمجتمعاتهم ورئاسة الوفود المفاوضة للسلطات . وهذا امتداد طبيعي لأسلوب القيادة التقليدي في القطر . ولا نوحى بهذا أن هؤلاء القادة كانوا على اتفاق في أهدافهم أو أساليبهم أو أن توليهم القيادة كان وليد إجماع عليهم . فالمناصفة قد تنمو قوة بينهم وقد تتعرض دوافعهم أحياناً لتداسف من نخبهم ولكنهم ، مع ذلك ، يتمتعون بدرجة كافية من الثقة نتيجة تكريسهم الكثير من وقتهم ومجهودهم للعمل لمجتمعهم ويظهر المال ومشاركتهم في كل النشاطات العامة .

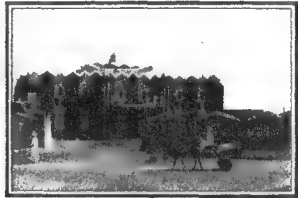
ولا يعني هذا بحال أن المؤسسات والمنظمات غير موجودة فهناك اللجان والمجالس الشعبية ومجالس الأحياء ومجالس المعلمين والآباء ووجعات الشباب والنساء والتعاونيات والجمعيات الخيرية .. ولكن القيادة تكون دائماً للشخصيات المذكورة .

والمشاركة الشعبية تعمل على مستوى المشروعات الكبيرة التي تلمس المستوطنة كلها وأحياناً المنطقة كلها - كبناء الطرق والمساجد ( أنظر الصورة رقم ١٥ ) والمدارس والمراكز الصحية . أما في بناء المساكن أو توصيل المرافق لها فيعتمد المرء على نفسه أو على أقرب الأقربين . وفي المشروعات الكبيرة هذه تتخذ للمشاركة أكثر من شكل فهناك رسوم محددة تحصل من المريات المارة في الطرق الجديدة ومن أصحاب الأعمال داخل الأحياء كالتجار والأقران والعيالات ومن الأراضي السكنية . وهناك مبان كاملة يهبها المواطنين ذوو القدرة .. خاصة المدارس والمساجد والمراكز الصحية . ( أنظر الصورة رقم ١٦ ) .

تظهر نتائج المشاركة الشعبية في جبرة في الطريق الرئيسي الذي يربطها بوسط الخرطوم وقد أنجز منه حتى الآن ثلثا أي نحو خمسة كيلو مترات منه ، وفي المسجد والمدرستين الابتدائيتين ، وتظهر في أمبدة عدة طرق مرصوفة وفي المركز الصحي الذي تبرع ببناؤه أحد المواطنين ( هو ابن أمبدة الذي سبقت الإشارة إليه ) .



الصورة رقم (١٦) لحد الأضرحة من نلق الجذب لبعض الناس



الصورة رقم (١٥) من المساجد التي يبرع ببنائها فاطما لمر من المواطنين

## نتائج البحث - القضايا الأساسية :

استهدف البحث الحالي أمرين ، الأول : توثيق جهود

المجتمعات التي تسكن بعض المستوطنات المختارة في العالم الثالث في إقامة وترقية محيطهم السكني ومساعدهم في تحسين هذا المحيط - ثم ، بدقة أكبر ، تقييم فاعلية المستوطنات الشعبية -

سواء منها ما بذاته الحكومة وما بذاته المواطنون بمبادراتهم - تقييم فاعليتها في توفير الحد الأدنى المقبول من المأوى والخدمات بتكلفة في متناول ذوي الدخل المحدود . والأمر الثاني : من خلال هذه التجربة محاولة تطوير فهم الجهات الحكومية والمتخصصين والمنظمات الدولية لديناميات المستوطنات الشعبية - احتياجات السكان بها والبدائل المختلفة التي يمكن بواسطتها أن تسهم المشاركة الشعبية في مقابلة تلك الاحتياجات . بتحديد أكثر ، التوصل بهذا البحث والتدليل التابعة له والمنشورات لتقوية وتطوير العلاقات مع المنظمات الأخرى والمتخصصين والجهات الحكومية في العالم الثالث لخلق علاقات عمل بين الأجهزة العاملة في هذا المجال .

وكما عودتنا هذه الدراسات ، فقد أثارت من تساؤلاتنا أكثر مما أجابت عنه . فبعد أن أوضحت أن الاسكان في مناطق السودان الحضرية يمر بمرحلة دقيقة تكاد تبلغ حد الأزمة ، برزت أهمية رفع نصيب قطاع الاسكان في خطط التنمية القومية من نسبة ٢٪ الحالية إلى الخمسة بالمئة الموصى بها . ولو افترضنا استمرار زيادة نسبة التحضر بالخرطوم بمعدلاتها الحالية وجب التفكير في سبل استيعاب نحو ٧٠ مليون نسمة إضافية بحلول عام ٢٠١٠ . إذ يبلغ للعدد عندئذ ستة أضعاف للعدد الحالي . بقود هذا لتقييم فاعلية للحكم المعتمد المراكز الذي تم تطبيقه مؤخراً في الحد من الهجرة نحو المراكز الحضرية - والعاصمة القومية على وجه الخصوص . ولعل ما

يستوجب جهدا خاصا إعادة النظر في تصنيف المناطق السكنية إلى درجات أولى وثانية ومكانا وما يتبع ذلك من تباين الخدمات بها ... والنظر لها . وما دامت أغلبية السكان المسافحة تعيش في مناطق الدرجتين الثالثة والرابعة فهذا يستوجب أيضا استنباط السبل إلى تطوير سوق الإسكان الرسمية لتضمهم وتعديل بعض الجوانب لتحقيق هذا التطور . كالكثافة السكانية المنشودة ومساحة القطع والمساحة المبنية المسموح بها ومعايير التصميم والانشاء وقرائين ونحو ذلك . ثم أن وجود حُصصٍ مواطني الحضر في المراحل الانتقالية في انتظار الاعتراف الرسمي وما يتبعه يلزمنا أن نتناول بالتفصيل والتقييم سياسات الاخلاء وإلهم التي تلجأ إليها بالصفة حكومتنا بعد دمج المنطقة بأنها « عشوائية » . وحتى بعد استيعاب هؤلاء - أو جزء منهم - في خطط الإسكان الرسمية فإن هذه المجتمعات يتوجب عليها الاعتماد على مجهودها الشعبي في تطوير محيطهم السكني وهنا تبرز أهمية تعاون السلطات والباحثين والمهنيين والأجهزة المختلفة العاملة في قطاع الإسكان لتقديم الحلول الشاملة .

إلى أي مدى نجحت مستوطنة جبرة ولمدة في تأمين المأوى للسكان بتكلفة في متناول اليد ؟ أحرزت جبرة تقدما ملحوظا في هذا الشأن . وفرت المأوى ( أي الدور ) وأمنت شئ المناطق العشوائية وسارت شوطا في بناء الطرق إلا أن باقي المرافق والخدمات ما زال ضميما أو معدوما . ( بدأت الآن بمبادرة من مواطن تجريه جمع القمامة من المنازل مقابل مبلغ زهيد وصدر تقنين يمنع اللقاء بها في الساحات العامة - والتجربة لم تزل في أولى مراحلها ولم يزل الأوان لتقويمها ) . وما زال اعتماد جبرة الأكبر على مدينة « الصحافة » المجاورة .

اختلفت مشكلات امدة عن جبرة من حيث الحجم والتنوعية ، وزاد من حدتها خضم السكن غير المشروع بها . في امدة نجد أيضا ثمارا واضحة للجهد الشعبي . وقد وصلت حال المأوى في الحارات المشر المخططة إلى درجة مقبولة من التنظيم بالمعايير المائدة وإن كان نقصان الخدمات والمرافق ما زال هو العقبة الكبرى . أما في حارات السكن العشوائي فالحال سيئة بأي معايير وفي ظلنا أنه لم ترتفع حصة امدة من الخدمات ومن ميزانية أمدومان بنسبة حصتها من السكان فليس لنا أن نطمح في تقدم يذكر في أحوال المستوطنة .

#### المرحلة القائمة للبحث :

وما أُلزما من نقاط هنا إنما يمثل الجزء الأول من دراستنا . أما جزؤها الثاني والذي نأمل أن نشرع فيه في منتصف عام ١٩٨٥ م فهدف إلى العمل عن قرب مع مجتمعي المستوطنتين ومساعدتهم بشئ الصور . ورغم أن مقابلاتنا العديدة مع المواطنين قد أثبتت أنهم - وبخاصة قاداتهم وشيوخهم - يتمتعون بقدرة عال من الوعي لقضاياهم ولا تتقصم الشجاعة ولا الفصاحة في عرض تلك القضايا ، إلا أننا بفضل نظرنا الأشمل لهذه القضايا على عدة مستويات ، عملية ونظرية ، وبفضل الملمنا بما تصفر عنه دراسات المجموعات الموازية الأخرى بأفريقيا جنوب الصحراء وآسيا وأمريكا اللاتينية ، مقتنعون بأن هناك ما نستطيع أن نساهم به لهم . فعلى المستوى القومي سنهدف في تغيير النظرة الرسمية للمستوطنات التلقائية وفي تنوير وجهة نظر السلطات نحو دور هذه المستوطنات في التنمية . نستطيع أيضا أن نعمل مع قاداتهم في تحديد الأولويات للتهوض بالمستوطنة . كما يمكننا كباحثين توصيل نتائج كثير من البحوث من داخل القطر وخارجه ومحاولة اخراج هذه النتائج إلى حيز التنفيذ سواء كان ذلك في مجال التصميم المعماري كتصميم مدارس نموذجية أو مراكز صحية أو تصميم الملاحات الخارجية ، أو كان ذلك في مجال التشييد وتطوير مواد البناء وطرق البناء المحلية ، أو كان ذلك في مجال المرافق والخدمات كتجربة نظم جديدة للصرف الصحي . ومن مهماتنا في المرحلة القائمة أيضا تقويم التجارب القائمة لاسكان ذوي الدخل المحدود واستخلاص أسس للتصميمات المقبلة ، وتعديل معايير الإسكان المطلوبة .

وقد يبدو هذا مفرطا في الطموح إلا أن مقابلاتنا المتعددة المطولة مع السكان وبالروح الجادة المثقلة التي ظلت تحيط بنا دوما هي ما يطمئنتنا للثمرة المرجوة من مبدئي المشترك .



## الآثار الاجتماعية للهجرة على المدينة العربية دراسة المتغيرات السوسيوديموغرافية في العاصمة السودانية

دكتور / حسن اسماعيل عبيد

يتفق علماء الاجتماع وعلماء الديموغرافيا ( علم السكان ) على أن المجتمعات المعاصرة لم تشهد في تاريخها الاجتماعي الطويل حركة تنقل وهجرات كالتي تشهدها في النصف الأخير من القرن العشرين وهذا القول لا يعني أن المجتمعات البشرية لم تعرف الهجرات عبر هذا التاريخ ، ولكن يعني أنها لم تعرف هجرات بهذا النقص من التنوع مما جعل الهجرة أكثر من كونها ظاهرة اجتماعية ترتبط بحركة السكان وتنقلاتهم من مكان إلى آخر جعلها معضلة من معضلات الحياة المصرية لفتت نظر الدارسين والخبراء في تخطيط المدن والاسكان وعلماء الاجتماع المشتغلين في أجهزة تنمية المجتمع .

إن المتنبع للأبحاث والدراسات السكانية يعرف كيف أن النمو السكاني أخذ يضطرد في مجتمعات الدول النامية بشكل لم يسبق له مثيل ، كما أن زيادة معدلات هذا النمو أخذت منذ طلائع القرن الحالي تتزامن مع ظاهرة النمو العمراني والحضاري في هذه المجتمعات ، ويلاحظ أن هذا النمو لم يتم بشكل منتظم كما لم يحدث على نحو تدريجي ، وقد تركز على ذلك تبرز التوصل إلى مقياس لمجموعة العوامل التي تحكم هذه الزيادة ، مع ذلك فقد استطاع بعض العلماء التوصل إلى قوانين عامة تفسر عوامل زيادة السكان . إلا أن كل الدلائل تشير إلى صعوبة التوصل إلى قوانين علمية دقيقة لكل ما أمكن للتوصل إليه ضمن الجهود العلمية في هذا المجال هو معرفة بعض الدلالات والاتجاهات العامة للعوامل المؤثرة والمسيبة لزيادة عدد السكان . وإذا كانت الهجرة هي من أهم هذه العوامل فهناك زيادة معدل الخصوبة وارتفاع المستوى الاقتصادي والاستغلال الأمثل للبيئة .. الخ .

### الهجرة وديناميات التغيير الاجتماعي :

وقبل أن نتناول موضوع الهجرة وآثارها الاجتماعية على العاصمة السودانية وهو موضوع هذه الدراسة ربما يكون مهما تبيان أثر زيادة النمو السكاني على ظاهرة الهجرة .

لعل من المعلوم به أن عمليات نمو السكان تعد من الموضوعات التي تصدر قائمة جداول أعمال المؤتمرات الإقليمية والدولية وقاعات الدراسة المتعلقة بالمشكلات السكانية ويكاد يكون هناك إجماع على أن تدخل مؤثرات خارجية في حدوث هذه الظاهرة يعتبر من العوامل الهامة التي لم تساعد العلماء على التوصل للقوانين التي تؤدي إلى ظاهرة النمو السكاني ، فالعوامل الخارجية في احابين كثيرة تحول دون سيطرة الأمان على الظاهرة المدروسة ونقص بالعوامل الخارجية الحروب ، والهجرات القسرية ، والنقل والإبادة الجماعية ، وهذالك انتشار الأوبئة والتكولث الطبيعية من العوامل التي يتعذر التنبؤ بها قبل حدوثها .

لا شك أن الزيادة السكانية في معظم المجتمعات الانسانية والتي عادة ما تتسبب في احداث تغيرات سكانية في مورفولوجية المجتمع ، تتأثر بالزيادة في عدد المواليد بالنسبة للوفيات خصوصا في المجتمعات التي تنعم بالرخاء الاقتصادي والتقدم الاجتماعي ، كذلك تلعب الهجرة الخارجية كما سترد الإشارة دورا هاما في احداث هذه الزيادة السكانية . ليس هذا فحسب بل للهجرة آثارها على حركة معمار التغيير الاجتماعي في المجتمع .

أعود للقول أن المتغيرات الخارجية تحكم فيها عوامل وظروف متباينة هي التي قد تزيد معدل الوفيات عن نسبة عدد المواليد في المجتمعات الريفية ، كذلك تلعب التغذية والوعي الصحي دورا هاما في التقليل من نسبة وفيات الأطفال . وقد يرى بعض الباحثين أن المركز الاجتماعي للأفراد في أي مجتمع يؤثر على الخصوبة ، وبناء عليه فقد أصبح من الثابت أن عدد السكان في المجتمع .. أي مجتمع في تغير دائم ومستمع سواء كان زيادة أو نقصانا وعليه فإن التغيير السكاني في حد ذاته أصبح من الموضوعات الهامة في مجال الدراسات السكانية نظرا لتأثيره في تحديد وتحجيم المشكلات السكانية وإعطه من المعروف أن الهجرة تعتبر من أهم أفرزات هذا التغيير .

### التحريك الجغرافي للسكان :-

يستخدم لعرف من علماء الاجتماع مصطلح الهجرة للدلالة على للتحركات الجغرافية التي يقوم بها الأفراد أو الأقاليم في أي مجتمع وقد يشير نفس المفهوم إلى حالة تغير موقع إقامة الفرد من موقع إلى موقع جغرافي آخر . وقد جاء في تعريف إدارة الشؤون الاقتصادية

بالامم المتحدة<sup>(١)</sup>. ان الهجرة تعد شكلا من أشكال انتقال السكان من أرض تدعى المكان الأصلي أو مكان المغادرة إلى منطقة أخرى يطلق عليها منطقة الوصول أو الجهة المقصودة Destination. ويتربط على ذلك تبدل في مكان الإقامة . ويقر بعض الباحثين في مفهوم الهجرة Migration بمعنى التغير الدائم لمكان الإقامة ثم يفرقون بين المهاجر الوافد Immigrant والمهاجر التازح Entremet. أما المهاجر الذي ينتقل في المجال الجغرافي لبلاده الأصلية فيطلق عليه المهاجر التزلي In-migrant .

إن مفهوم الهجرة وفق هذه المعاني يمكن أن يضيق فمعني مجرد الانتقال من مكان أو بقعة جغرافية إلى بقعة أخرى إلا أنه يمكن أن يتسع ليدل ليس فقط على تغيير المكان بل الأوضاع الاجتماعية والثقافية للمهاجر بما فيها الغيرة السيكولوجية وبهجرة الأمومة والاعتراف التلقائي . كذلك يمكن تعريف الهجرة بأنها حالة انتقال الإنسان من موطنه أو بيئته المحلية إلى وطن آخر مسجرا وراء كسب العيش<sup>(٢)</sup> . وقد جاء تعريف للهجرة أورده جوناك Gossard بأنها ( ترك بلد والارتحال إلى غيره سواء منذ الميلاد أو من مدة طويلة بقصد الإقامة الدائمة أو المؤقتة بسبب تمييز الأوضاع الاقتصادية<sup>(٣)</sup> .

ولاحظ مما تقدم أن هجرات السكان في المجتمعات الإنسانية عموما كانت تتجه صوب المناطق التي تتوفر فيها امكانيات وموارد طليعية تسهل على الإنسان مبدل كسب العيش ، وقد أمكن ملاحظة أن عدد السكان يقل دوما في المناطق الجبلية والأراضي الصحراوية القاحلة ، بينما يزداد عددهم في الأودية الخصبة والمناطق الساحلية والبيئات ذات المطر الغزير حيث تصلح الأراضي للزراعة وكما هو معلوم فإن بقايا الحضارات القديمة وجدت في مثل هذه المناطق فظهرت الحضارات ارتبطت بالمناخ المعتدل والأراضي الخصبة وتوفر المياه ، كذلك تدل الشواهد التاريخية أن أشكالا عديدة من الهجرات كانت تتم بنطاق البعيرت عن حياة معيشية أفضل ... إلا أنه بالإضافة للعامل الاقتصادي قد تحدثت الهجرة بفعل عوامل وأسباب دينية أو سياسية أو اجتماعية ... الخ ، وأصدق مثال للهجرة الاقتصادية تلك التي اتجهت صوب دول الخليج كما برزت الهجرة المصرية كتصريف الملايين من أبناء القارة الأفريقية في دول الساحل ومناطق شرق وغرب افريقية بحثا عن بلاد مجاورة تتوفر فيها ظروف معيشية أفضل وذلك هروبا من مضاعفات آثار الجفاف والتصحّر . كذلك عرف الوطن العربي أنماطا من الهجرة حدثت بفعل عوامل ناجمة عن الصراعات القبلية والاختلافات العقائدية والفكرية ، كما نجد أن الحروب الأهلية ( لبنان ) لعبت دورا في زيادة معدلات الهجرة أما هجرة الشركس والأرمن والشيوشان إلى كل من الأردن وسوريا فقد حدثت بسبب الاضطهاد الديني والعرقي الذي تعرضت له هذه الجماعات في ديارها الأصلية ... نض الشيء يمكن أن يقال بالنسبة إلى بقايا الممالك الذين هاجروا قسرا إلى مناطق مصر الجنوبية وشمال السودان بعد حادثة مذبحة القلعة المشهورة والأمثلة في شمال إفريقيا عديدة خصوصا في تونس والجزائر ، أما أكبر دليل على الهجرة السياسية في الوطن العربي ، هجرة الشعب الفلسطيني بسبب المخطط الصهيوني الذي استخدمه والحرب والتشريد وحللة الفلسطينيين .

ويتم اختلاف الأسباب والدوافع التي تؤدي إلى الهجرة وتعدد أنماطها نجد أن للظاهرة شكلين أو نمطين .. هجرة داخلية وهجرة خارجية ويجمع الباحثون أن التحرك الجغرافي للسكان في جميع المجتمعات لا يحدث إلا بفعل عطفين أساسيين هما الجذب والطرد بينما توجد في جميع أنحاء مناطق المعمورة مناطق أخرى تطرد سكانها إلى خارجها بسبب صعوبة المعيشة فيها أو لأي أسباب أخرى . والمستمتع للتطورات والتغيرات الاقتصادية في اقتصاديات الدول يدرك كيف تحولت منطقة الخليج من مناطق طرد إلى مناطق جذب بعد اكتشاف حقول النفط والتي أدت إلى تدفق ثروات مهولة بسبب تضاعف عائداته في مطلع الثمانينات . لقد أدى النمو السريع في معدلات التنمية في البلدان الخليجية إلى هجرة الملايين من سكان ينتمون إلى جنسيات مختلفة تمثل للقارات الخمس وبشكل لم يعرف في التاريخ الإنساني وربما لا يتكرر . وقد أبرزت الهجرة الخليجية تغيرات اقتصادية واجتماعية وثقافية بالنسبة لسكان هذه الدول والمهاجرين سواء بمسواء ، فضلا عن ذلك تدل الإحصاءات أن نسبة المهاجرين إلى بعض مجتمعات دول الخليج فاقت نسبة السكان الأصليين .

هذه المداخلة تبدو هامة وضرورية لإعطاء للقارئ لمحة عن المؤثرات المختلفة التي أظهرت الهجرة كظاهرة اجتماعية إلى حيز الوجود مما دفع بالباحثين إلى تقصي الحقائق وجمع البيانات حولها في محاولة للتوصل للقوانين العامة التي تحدث بسببها الهجرة .

### القوانين المفسرة لظاهرة الهجرة -

بالرغم من أن جهود الباحثين المشغولين في ميادين الدراسات الاجتماعية ترمي دوما إلى اكتشاف القوانين العامة التي تخضع لها الظواهر والمشكلات موضع الدراسة إلا أن جهود كل من علماء الاجتماع والديموقرافيا والاسكان وتخطيط المدن لم توصلهم إلى قوانين محددة توضح اتجاهات الهجرة أو امكانية التنبؤ بها أو ضبط المتغيرات المرتبطة بها .

وقد أشار إلى ذلك ليف من الباحثين المحدثين منهم فار W. Farr الذي أبان في دراسة كان قد أجراها عام ١٨٧٦ م . أن الهجرة

(١) الأمم المتحدة ، لمجلدات الاقتصادي الاجتماعي ، المعجم الديموقرافي ، ترجمة عبد المنعم الشافعي وجد الكريم الياباني ، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٧ ص ٩٦/٩٩

عبد المنعم عبد المحي : علم السكان ( الأسس النظرية والأبعاد الاجتماعية ، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندرية ١٩٨٥/٨٤ ص ١٣٨ .  
زورع عبد الحميد : دور المهاجرين الجزائريين بفرنسا في الحركة الوطنية ، الشركة العربية للنشر والتوزيع - الجزائر .

(٢) عبد المنعم عبد المحي : علم السكان ( الأسس النظرية والأبعاد الاجتماعية ، المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية ١٩٨٥/٨٤ ص ١٣٨

(٣) زورع عبد الحميد : دور المهاجرين الجزائريين بفرنسا في الحركة الوطنية ، الشركة العربية للنشر والتوزيع - الجزائر .



لا تحكمها أي قوانين<sup>(٤)</sup> وفي فترة لاحقة توصل ( رافن شتاين ) بعد دراسات مقارنة حول الهجرة شملت حوالي ٢٠ دولة في عام ١٨٨٩ م إلى سبعة قوانين لظاهرة الهجرة تعبر عن حجم الظاهرة وانماطها ودوافعها<sup>(٥)</sup>.

ويمكن اجمال قوانين رافن شتاين مع نظرية جاء بها لي Mac عام ١٩٦٦ م أطلق عليها نظرية الهجرة استقى فكرتها من القوانين التي وضعها رافن شتاين لكنه أضاف صياغتها على النحو التالي :-  
أولاً : ان مريان تيار الهجرة في اتجاه ما يقضي إلى ظهور تيار مقلوب له في الاتجاه المعاكس بمعنى أن الطرد يتعامل في الطرف الآخر مع الجذب .

ثانياً : تزداد الهجرة كلما توفرت الحوافز التي تدفع السكان لتحسين ظروفهم المعيشية وصولاً إلى مستقبل أفضل .  
ثالثاً : يحتفل حجم الانتماء بحالات أقدم معين وفق درجة التنوع البشري في المناطق المختلفة التي يشتمل عليها هذا الاقليم .  
رابعاً : تؤثر الأوضاع الاقتصادية في مربة معدل الحركة الجغرافية للسكان .. فالهجرة تزداد بفعل الرخاء الاقتصادي وتقل بسبب الكساد والتضخم الاقتصادي .

أما أسباب الهجرة فهي ترتبط بالقوانين التي ورد ذكرها .. فالتفرد يتخذ قراره فيما يتعلق بالهجرة استناداً إلى عدة عوامل جزء منها يتعلق بالظروف الموضوعية في موطن الإقامة بينما الجزء الآخر يرتبط بظروف التوليد في المنطقة التي يهاجر إليها . وفي جميع الحالات تشير الدراسات المعاصرة في ظاهرة الهجرة أن الإنسان لا يقدم على مغادرة البيئته أو المكان الذي يعيش فيه إلا بسبب ضغوط اجتماعية أو اقتصادية أو سياسية أو دينية ملحة للغاية . فالإنسان عادة يبذل كل جهد من أجل التكيف والتوافق مع معطيات البيئة التي يعيش فيها إلا إذا أدرك أن منافع تتربط على هجرته تتضامن أمامها المنافع الناجمة عن بقاءه<sup>(٦)</sup> . وتشير البحوث عن عوامل الطرد إلى الدافع الاقتصادي هو العامل الأساسي المسبب للهجرة بالرغم من أهمية العوامل الأخرى .

#### علاوة الهجرة بظاهرة النمو الحضري :-

إذا كان القرن العشرين في نظر الكثير من العلماء هو عصر التحديث . *Modernization* فإنه بالمكان اعتباراً عصر التحضر *Urbanization* عليه تعمل هذه الورقة على معالجة ظاهرة الهجرة في سياق عملية التحديث والتحضر في المجتمعات العربية . ورغم أنه ليس من هدف هذه الورقة الانتماء بحالات خاصة نظراً لاتساع مبادئ التحضر وشمولية الحياة الحضرية فضلاً عن افتقار الباحث لمعرفة لتاريخ الحضري لكل المدن العربية ، إلا أن قدراً من التركيز سيوجه لمعالجة أثر الهجرة الريفية على الخروطم العاصمة السودانية كتمثال للمدينة العربية .

إنه من المعروف أن الهجرة البشرية في بداية الثورة الصناعية كانت تعني انتقال أفراد أو جماعات من مناطق ذات عائد منخفض إلى مناطق ذات دخل مرتفع ولكن في البلدان التالية تحدث الهجرة غالباً من مجتمع زراعي ذي دخل منخفض إلى مجتمع حضري ذي دخل محدود ، وهذا يعني نقل كبير من ظروف الفقر والجهل والمرض وانخفاض مستوى المعيشة للمدن<sup>(٧)</sup> . وتتركز المدن . ويلاحظ أن هذا التغير في أنماط الحياة انزعاجية أو الزراعية أدى إلى خلق أنماط حضرية غير مألوفة كما استحدثت العديد من المشكلات الاجتماعية والاقتصادية وقد أدى هذا الوضع إلى خلق تحديات علمية وعملية بالنسبة لعلما الاجتماع الحضري والمختصين بسياسات تخطيط المدن ، كما أن ظاهرة التحضر في المجتمعات الريفية أوضاعاً جديدة وفرضت مداخل متعددة لدراسة المدينة العربية .  
والقول أن ظاهرة التحضر في المجتمعات العربية تعتبر حديثة جداً نسبياً لا يعني أن المجتمعات العربية لم تعرف التحضر كاستلوب في الحياة عبر تاريخها الطويل ، فالواقع يؤكد أن كثيراً من المدن العربية كانت تزخر بمعدلات عالية من النمو الحضري في الوقت الذي كان فيه سكان أوروبا يرحلون ككيال رحل إلا أن خضوع هذه المجتمعات للسيطرة الاستعمارية وتزايد معدلات هجرة القبائل العربية إلى بلدان أخرى أوقف النمو الحضري في معظم هذه المدن كالقسنطينية والإسكندرية وقرطاجة وبغداد ودمشق ، وفي فجر العصور الوسطى لم يكن يوجد في أوروبا الوسطى أكثر من ست مدن كبرى في وقت بلغ فيه عدد السكان مائة ألف تقريباً ولم يزد عدد هذه المدن خلال القرن بينما زاد معدل سكانها بنحو ٤٠٪<sup>(٨)</sup> . أي أن عدد السكان في أوروبا الغربية بقي حتى القرن الثامن عشر دون تغيير يذكر ولكن خلال القرن التالي زاد عدد سكان أوروبا بمعدل ٥٠٪ كما زادت نسبة التحضر وارتفع عدد المدن الأوروبية فزاد على العشرين مدينة وهكذا أوضحت الدلالات الاقتصادية وجود علاقة سببية بين ظاهرة التحضر ونمو المدن ، وهنا تجدر الإشارة إلى أن التصنيع الذي أعقب الثورة الصناعية في القرن الثامن عشر أحدث تغيرات جوهرياً أو أدى إلى زيادة مهولة في عدد المدن من حيث الحجم وعدد السكان . ولتأمل هذه الورقة رغم أهمية التصنيع إلى اعتبار العامل الأساسي المسبب للهجرة والمؤثر في سير عملية التحضر . كما أن المثال الأوروبي لا يصدق في أغلب الاحايين على واقع المدن العربية وظاهرة النمو الحضري بها ، ونحن أوردناه فقط كمثال .

وضمن تناول هذه الورقة للتأثير الاجتماعي للهجرة وأخذ العاصمة السودانية كمدرج نجد الإشارة إلى أن الدراسة ستهتم بأثر الهجرة الريفية الحضرية دون غيرها .. فمن المعلوم أن للهجرة أنواعاً تختلف باختلاف أسبابها كالهجرة الموسمية ( الفصالية ) الهجرة الطوعية ، والهجرة القسرية ، هنالك هجرات فردية وهجرات جماعية .. الخ .. ويجهي الانتماء بالهجرة الريفية لأنها في اعتقادنا أكثر شيوعاً في

(٤) W. Farr Birth Places of the people and the laws of migration. Geogr. Mag 1876. (٥)

B. Revenstein, The Laws of Migration, J. Roy. Soc. 48, 1885. (٥)

B. Lee, A Theory of Migration, Demog, 3, 1966. (٦)

صمويل باسليوس ، الاجتماع الحضري ، دار المعارف بمصر ، ١٩٧٤ م . ص . ٢١١ (٧)

فيمت كوينزبل : التحضر في الشرق الأوسط وترجمة غريب سيد أحمد وعد الهادي والي دار المعرفة الجامعية الطبعة الأولى ( ١٩٨١ ) م . ص ٣١ . (٨)

السودان ونظرا للمشكلات المترتبة عليها ، ثم لأنها تمثل محور اهتمام المشتغلين بالدراسات الحضرية . مع ذلك فالسودان يعاني معضلات حقيقية سببها الهجرة للتلمذة عن الحرب الإثيوبية والأيرتيرية ومشكلات الجفاف والتصحر في الدول الأفريقية المجاورة .  
الهجرة المتنقطة صوب العاصمة السودانية وبعض مدن السودان الأخرى أخذت تطرح نفسها كمشكلة موسمية ديومرافية في المجتمع السوداني ذات أبعاد اقتصادية وسياسية لا يمكن التغافل عن شأنها .

### الهجرة الوافدة إلى السودان :-

بالرغم من أن الهجرة الخارجية تتميز بخصوصيات تختلف عن سمات ومقومات الهجرة الداخلية بسبب أن الهجرة الخارجية تؤدي إلى تغيرات بنائية في التكوينات السكانية بينما الهجرة الداخلية كما هو معروف لا تغير في التكوين السكاني للمجتمع لكنها تخلق تغيرات هيكلية في التوزيع السكاني في إطار المجتمع . ويحلل تاريخ كل المجتمعات الانسانية بأشكال من الهجرات الخارجية والتي غالبا ما تحدث بفعل الحروب أو الغزو الاستعماري كما سبق أن أوضحنا ، فالهجرة الخارجية عملية ديناميكية تخضع لمؤثرات وعوامل معينة نظرا لأنها - والقول هنا ينطبق على المجتمع السوداني - تسبب في زيادة حجم المدن مثال ( اللاجئين ) كما تحدث تأثيرات على التراكيبات السكانية ولو بشكل ضئيل مثال مدينة كسلا ، والقضارف ولكننا سنبدأ بالمهاجرين قبل الإشارة إلى اللاجئين .

غرب بدأ السودان يعرف طلائع الهجرة الوافدة منذ طلائع القرن الحالي من أفراد ومجموعات تأتي من دول أفريقية مجاورة خصوصا من غرب أفريقيا وأولسبها ، وقد لعب النظام الاستعماري البريطاني دورا أساسيا في تحريك هذه الجماعات واستجلائها بوصفها أيدي عاملة ورخيصة بغرض استغلالها بالعمل في مشروع الجزيرة<sup>(٩)</sup> ، والذي خططته بريطانيا وأقامت بتنفيذه لمد مصانعها بخام القطن في بداية هذا القرن . أي أن الهجرة الوافدة للسودان لم تتم أساسا إلا بدوافع استثمارية ذات بعد اقتصادي احتكاري لتأمين مصالح إنجلترا في السودان كمستعمرة خاضعة للإدارة البريطانية . ولكن على مدى السنوات اللاحقة نجد أن الهجرة أحدثت تشويها عميقا في البنية الاجتماعية والاقتصادية والسياسية في المجتمع السوداني ذلك لأنها تحولت من مجرد هجرة خارجية إلى ظاهرة استيطانية كاملة ، فالطريق البري الذي سلكه المهاجرون من تلك الدول الأفريقية ولُتِط الحياة الهامشية التي مارسوها طيلة فترة تواجدهم في مناطق الإنتاج الزراعي ، فضلا عن أن تمركزهم الجغرافي في مناطق خاصة بهم يوضح بجملة مدى الأثر الذي أحدثته هذه الهجرات الخارجية في بمرافقها واجتماعيا واقتصاديا على المجتمع السوداني<sup>(١٠)</sup> .

لقد سجلت معدلات الهجرة الوافدة إلى السودان ارتفاعا ملحوظا خلال طلائع القرن الحالي ثم استمرت في التوازن حتى بعد الحرب العالمية الثانية بعدما بدأت في الانخفاض بفعل انحصار المد الاستثماري والسياسات الوطنية التي تبنتها الدولة عقب استقلال السودان عام ١٩٥٦ م . إلا أن الواقع يؤكد أن معدلات الهجرة الوافدة والتي كانت تتم بفعل عوامل استثمارية ، عادت للظهور في شكل تدفق جماعات من اللاجئين ليس من نيجيريا هذه المرة بل من تشاد وإريتريا ويوغندا وهذا النمط يمثل شكلا مستحدثا من أشكال الهجرة ( القسرية ) والتي أجبر بسببها فرد أو جماعة على ترك موطنهم الأصلي بسبب ظروف قاهرة بيئية ، سياسية ، دينية .... أو بسبب الحروب الأهلية الطاحنة التي دارت رحاها في تلك الدول أو بفعل الأصفاء الذي ضرب معظم البلدان الأفريقية المجاورة للسودان .  
وتشير بعض الأبحاث والدراسات أن حوالي ١٢٪ من سكان السودان يتكونون من فئات مهاجرة وافدة من غرب ووسط وشرق أفريقيا<sup>(١١)</sup> .

نخلص مما تقدم أن الهجرة الوافدة إلى السودان تميزت بكونها هجرة متكاملة أولها عناصر بشرية شابة تتكون من مجموعة من الأسر وأنها بشقها الهجرة الاستيطانية أو الهجرة القسرية ( حالة اللاجئين أحدثت تبدلات في المجتمع كما سببت إشكاليات ما زال البحث جاريا لإيجاد حلول لمعادلتها الصعبة ، أما عن أثارها الاجتماعية فسيتم التعرض لها في نهاية فصول هذه الدراسة .

### التمكسات للهجرة الريفيه على مدينة الخرطوم :-

سبقت الإشارة إلى تباين وتعدد أشكال الهجرات التي عرفها المجتمع السوداني وقيل التعرض للعاصمة السودانية ( الخرطوم ) كمثال للمدينة العربية ، تجرد الإشارة إلى أن ظاهرة الهجرة من الريف صوب المدن أدت إلى ارتفاع نسبة سكان المناطق الحضرية بالنسبة للمناطق الريفية في السودان .

ويلاحظ أن معدلات الهجرة الريفيه صوب المدن العربية تكاد تكون متماثلة في حجمها ومعدلاتها ودوافعها ونتائجها ، كما أن النمو الحضاري المتسارع الذي أصاب المدن العربية ساهمت للهجرة في إحداثه فضلا عن كونها عاملا هاما في الزيادة الطبيعية للسكان ، وهنا تجدر الإشارة إلى أن لفيما من علماء السكان يعتبرون الزيادة التي تطرأ على السكان في المدن عنها بالنسبة لسكان المناطق الريفية ( مقايما ) لدرجة التحضر بالرغم من أن مجرد الزيادة وحدها لا يمكن الاستدلال بها على درجة التحضر . فالتحضر في رأينا لا يقاس اعتمادا على الدلائل أو البيانات الإحصائية ، لأنه فوق كل اعتبار أسلوب وطريقة للحياة على حد تعريف ورت<sup>(١٢)</sup> وأنه نمط حياتي يميز المدينة عن الريف بمجموعة من الخصائص والمقومات .

(٩) الجزيرة : أرض تقع بين النيلين الأبيض والأزرق ويوجد بها أكبر مشروع لزراعة القطن في أفريقيا والعالم العربي .

(١٠) راجع وثائق المؤتمر الأول للسكان الذي عقد بالخرطوم في الفترة من ١١ - ١٤ /٧ /١٩٧٤ م .

(١١) المصدر السابق .

(١٢) L. Wirth, Urbanism as a way of life, America Journal of sociology N.Y, 1964, P. 1-24.

تعالج هذه الورقة ظاهرة الهجرة في ( الخرطوم الكبرى ) ويتصد بها المدن الثلاث وهي الخرطوم وأمدران والخرطوم بحري ، وتقع العاصمة المثقلة وهذا هو الاسم الذي يطلق على العاصمة السودانية بين خطي عرض ١٦/١٥ شمالا وخطي الطول ٣٢/٣١ شرقا وتحذل موقعا متميزا عند ملتقى النيل الأبيض بالنيل الأزرق جعلها تنفرد بموقع نادر بالنسبة لعدد من عواصم العالم . وليس من هدف هذه الدراسة التفرص لتاريخ الخرطوم ومرآل التطور الذي مرت به ، لكن قد يتعين الإشارة إلى العوامل التي أدت إلى حالة النمو الحضري بها ولأثر الهجرة على ذلك .

تشير بعض الكتابات أن تاريخ الخرطوم يعود إلى نحو خمسة آلاف عام تدل على ذلك بعض المخلفات الأثرية ، إلا أن تاريخ الخرطوم كعاصمة إدارية للسودان يعود إلى عام ١٨٢١ م . وقد بلغ عدد سكانها حتى عام ١٨٤٥ م . نحو ٦٦٠,٠٠٠ نسمة ويشاع أن عدد سكانها انخفض إلى حوالي ٢٠,٠٠٠ نسمة في الخمسة والعشرين سنة التي تلت ذلك بسبب انتشار مرض الكوليرا ( راجع الجدول رقم (١) ) .

### جدول رقم (١)

عدد سكان الخرطوم من عام ١٩١٥ حتى عام ١٩٦٥ م

السنة	الخرطوم	الخرطوم بحري	أمدران	العاصمة المثقلة
١٩١٥	-	-	-	٧٧,٠٠٠
١٩٢٨	-	-	-	١٢٣,٠٠٠
١٩٣٨	-	-	-	١٧٦,٠٠٠
١٩٤٨	-	-	-	٢١٠,٠٠٠
١٩٥٦	٩٣,١٠٣	٣٩,٠٨٢	١١٣,٥٥١	٢٤٥,٧٣٦
١٩٦٥	١٧٣,٥٠٠	٨٠,٠٠١	١٨٥,٣٨٠	٤٣٨,٨٨١

ويلاحظ أن السلطات البريطانية قامت إبان فترة الاحتلال البريطاني إلى تقسيم العاصمة إلى الخرطوم لتكون العاصمة الإدارية ومقر الحاكم العام وكل دولين الحكومة ، وأمدران باعتبارها مدينة وطنية أسسها الإمام محمد أحمد المهدي وجعلها مقرا له ، أما الخرطوم بحري فأصبحت مدينة للصناعات وسكن الأقليات النازحة . ويبدو أن وظيفة كل من هذه المدن الثلاث أثرت بشكل أو آخر على درجة النمو السكاني والخصائص الحضرية والتكوينات المورفولوجية في كل مدينة على حدة .

ولم يقتصر البناء والخصائص المعمارية للخرطوم القديمة حتى البدايات الأولى للحرب العالمية فقد كان وسطها يضم مكاتب الدولة ودواوينها الرسمية ذات الطابقين وتحيط بالوسط مناطق يسكنها كبار الموظفين والتجار الأجانب على النحو الذي عبرت عنه خارطة الخرطوم الأولى التي كان قد صممها المهندس ( ماكليان ) ، وتشير الوقائع أن السكان الأصليين كانوا يقيمون بمحاذاة شواطئ النيل لكنهم أبعدا لأطراف المدينة لأسباب سياسية لتقام بدلا عن مساكنهم مؤسسات الدولة وسكن موظفيها من البريطانيين والأتراك .

ويلاحظ أن موقع للخرطوم الكبرى لعب دورا هاما في تحديد حجم الهجرة الريفية إليها مستقبلا فضلا عن ذلك نجد أن ظاهرة النمو العمراني للمدن الثلاث والتي أخذت كل منها تتميز بطابع يختلف عن الأخرى إلا أن هنالك ملاحظة وهي أن أي مدينة أخذت مع التوسع العمراني تضم في أطرافها مراكز ريفية لتند العاصمة باحتياجاتها الضرورية من المواد الغذائية والخضر والفاكهة .

تحتل الخرطوم مركزا متوسطا بالنسبة للسودان وتربطها بالمدن الرئيسية الأخرى . مدني ، عطبرة ، الأبيض ، بورسودان شبكة للمواصلات وهذه الخصائص أخذت تكتسبها الخرطوم خلال ١٦٦ عاما تمثل تاريخها الحديث كعاصمة إدارية وسياسية للسودان .

سبق أن أوضحنا أن النمو السكاني في العاصمة السودانية لم يتبدل كثيرا على نحو توجب الإشارة إليه إلا بعد السنوات التي أعقبت استقلال السودان (١٩٥٦) وذلك بعد دخول البلاد مرحلة الصناعة والتي تركزت بشكل أساسي في مدينة الخرطوم بحري الأمر الذي فتح باب الهجرة الريفية الحضرية على مصراعيه نحو العاصمة ومع مرور السنوات أصبحت الخرطوم بمدنها الثلاث تمثل منطقة للجذب الكبرى بالنسبة لسكان الأقاليم بعدما أخذ عدد سكانها في الزيادة حتى بلغ ١٩٧٣ م . حوالي ٥٣٧,٠٠٠ نسمة وهكذا بدأت العاصمة تتمدد أفقيا في جميع الاتجاهات لدرجة أن عدد سكانها تضاعف في خلال خمسة عشر عاما ، وإن سكان الخرطوم بحري تضاعف مرتين ونصف في تلك الفترة<sup>(١٣)</sup>.

### أثر الهجرة على التوزيع السكاني في الخرطوم :-

يشير آخر إحصاء رسمي بالسودان أن عدد سكان العاصمة المثقلة بلغ في عام ١٩٦٥ ، ٦٤ ، نحو ٤٣٨,٨٩٠ نسمة ، أفلم ١٨٥,٣٨٠ نسمة في مدينة أمدران ونحو ١٧٣,٥٠٠ نسمة في الخرطوم ، أما الخرطوم بحري فكان يقطنها حتى ذلك العام حوالي ٨٠,٠٠٠ نسمة أي أن نسبة السكان في أمدران تمثل حوالي ٤٢٪ وفي الخرطوم بحري فتبلغ النسبة ١٨٪ وتبلغ نسبة سكان الخرطوم

(١٣) عبد الله حامد العبدلي ، تخطيط المدن في السودان بين الحاضر والمستقبل ، مطبعة للتدوين ١٩٧٤ ، ص ٥٣ .

نحو ٤٠٪ وتبين أرقام الإحصاء السكاني الأخير أن عدد الذكور في العاصمة المثلثة يزيد عن عدد الإناث بحوالي ٤٣٠/٤٧ نسمة وإن نسبة الأطفال دون ١٨ سنة تبلغ ٤٧٪ من مجموع السكان الكلي أما نسبة السكان بين ١٨ و ٣٢ سنة فتبلغ ٣٠٪ بينما تصل فقط إلى نحو ٦٪ بالنسبة للفئات بين ٥٣ إلى ٦٠ عاماً، مما يدل على أن الشباب يحتل مركزاً هاماً في الهرم السكاني .

ويلاحظ أن الإحصاءات جرى عليها تمثيل كبير بفعل المتغيرات الديمغرافية التي الت بالوضع السكاني في العاصمة السودانية علماً بأن ملامح هذه التغيرات بدأت منذ مطلع الخمسينات . وإذا كان سكان العاصمة يمثلون نحو ٢٠٪ من المجموع الكلي لسكان السودان حسب إحصاء ١٩٥٥ م فإنهم يمثلون الآن حوالي ٤٧٪ وأن هذه النسبة في انطراد بسبب زيادة معدلات الهجرة الداخلية والهجرة الخارجية والتي تجاوزت ٦٪ في كل عام .

ويلاحظ المهتم أن العاصمة بحكم وضعها أصبحت مركزاً للانشعاع الحضري في السودان بمعنى أن مجتمع العاصمة تسوده مظاهر ثقافية وأصاليبة معيشية تجعل منه مجتمعاً حضرياً يتميز عن مناطق ومدن السودان الأخرى ، وإن الصفة الحضرية تنوزع بين السكان وفق مراكزهم الاجتماعية ومستوياتهم التعليمية وأسلوبهم المعيشي وأنواع المهن التي يمتثلونها<sup>(١)</sup>.

إنه من المصاف المعلم بها أن الهجرة بثقلها الداخلي والخارجي كانت أحد العوامل التي أثرت على التوزيع السكاني مما غير في التوزيع العمري واللغوي لسكان العاصمة المثلة بشكل أصبحت معه الظروف تعاني ضغطاً اجتماعياً واقتصادياً نتيجة لهذه الهجرات وإذا أخذنا في الاعتبار تنفق أعداد هائلة من اللاجئين بلغ حوالي ٧٥٠.٠٠٠ ( مئمة وخمسون ألف نسمة ) يمكن إدراك حجم المشكلات التي ترتبت على هذه الظاهرة .

إن العاصمة السودانية تمر بفضل الهجرة الريفية الحضرية بحالة مركز حضري ( متروبوليتانية ) أصبحت تسيطر على ملامحها الثقافية والاقتصادية والمجاسية ويبدو ذلك بوضوح في ظهور أنماط من الفروق الريفية الحضرية والتباين الاثنوثقافي بين سكانها وهكذا صارت الظروف صورة مجسمة للمجتمع الحضري الانتقالي كونها تضم في أطرافها مجموعات سكانية ذات أصول ريفية ( ريفية زراعية ) وهي جماعات تنتمي حضرياً إلى مرحلة ما قبل النمو الصناعي ، بينما مجموعات الصفوة الحضرية في وسط المدن الرئيسية الثلاث ، وانتشرت في أرجاء متناثرة من أحيائها جماعات ذات أصول أخرى متعددة . وتشير إحصاءات ١٩٦٥/٥٥ م إلى أن عدد السكان المولودين خارج العاصمة بلغ حوالي ٢٣٪ من مجموع السكان الكلي ، معظمهم من المهاجرين من الأقاليم الشمالي حوالي ٤٢٪ ويلي الأقاليم الشمالي إقليماً كردفان وأذنون ونسبة للمهاجرين منها تقارب ٣٠٪ ، أي أن الأقاليم الشمالي يعتبر من أكبر الأقاليم الطاردة قياساً لأقاليم السودان النامية الأخرى . أما نسبة المولودين خارج مدينة أمدرمان فقدمت حسب إحصاءات نفس التعداد نحو ٢٣٪ وارتفع عددها المولودين فيبلغ ٣٢٪ منهم ٤٧٪ ولدوا أصلاً في الأقاليم الشمالي وتدل هذه الأرقام أن أمدرمان هي أقل المدن الثلاث جذباً للمهاجرين ويعزى ذلك لعراقتها واستقرار سكانها الأصليين في مناطق وأحياء مدينة جبال بدو جبل . فالحق الظروف أما أعلى نسبة المهاجرين فهي توجد في الظروف بحري باعتبارها مركز النشاط الصناعي في العاصمة المثلة وكما هو معلوم فإن حجم المدينة وعدد سكانها يرتبط لها ارتباطاً بالوظيفة التي تؤديها ، بل نجد أن الوظيفة التي تقوم بها المدينة سواء أكانت وظيفة صناعية أو سياسية أو ثقافية تؤدي إلى تغيير في سمات وخصائص المدينة وهناك دراسات عديدة تناولت التصنيف الوظيفي للمدن وأثره في تغير خصائصها الديمغرافية لا يتسع المجال لتناولها .

ومن ناحية أخرى نجد أن العاصمة لم تجذب سكان المناطق الريفية نظراً لازدياد حركتها النمو فيها بل الواقع يؤكد أن بعض المناطق الريفية في السودان هي التي دارت بطرد الأعداد الزائدة من سكانها عندما كان لزاماً على هؤلاء السكان تركه قراهم للاتجاه صوب المدن ، وإذا كان الريف قد عجز عن رعاية سكانه وإطعامهم فإن المدينة لم تقبل في ذلك أيضاً . وهكذا تكثمت العاصمة بدءاً من عام ١٩٥٥ م إلى ١٩٦٠ م بأعداد من المتصلين عن العمل فبلغ عدد السكان العاملين في العاصمة المثلة نحو ١٣٩١٦٢٠ نسمة أي ما يعادل نسبة ٣٢٪ من مجموع السكان الكلي ويستدل من ذلك أن عدد السكان العاملين عن العمل بلغ في تلك الفترة حوالي ضعف عدد السكان العاملين وتوضيح للدلالات الإحصائية للمدن الثلاث أن نسبة السكان العاملين في الظروف بلغت في تلك الفترة ٣٥٪ وفي الظروف بحري حوالي ٣١٪ أما أقل نسبة عماله فتوجد في العاصمة الوطنية أمدرمان إذ بلغت ٢٩٪ وهكذا تقل النسبة تبعاً لتطور أو عدم توفر فرص الشغل في أي من المدن الثلاث .

وتجدر الإشارة إلى أن عدد المهاجرين من المناطق الريفية تضاعف أكثر من مرة في السنوات العشر التالية أما بالنسبة للاجئين من الدول الأفريقية المجاورة الذين تنفقوا نحو الظروف وبعض المدن الأخرى فلا تتوفر بيانات إحصائية دقيقة عنهم وترتب على ذلك زيادة عدد المشكلات الاجتماعية في المدينة ولم تخف حدة هذا الضغط إلا بعد اكتشاف النفط بكميات كبيرة في البلدان الخليجية في السبعينات فأخذت مجموعات من العمال المهرة وغير المهرة وأعداد ومجموعات من المهنين والفنيين وغيرهم تتجه صوب البلدان الخليجية على شكل هجرات جماعية لم يعرف لها السودان مثيلاً من قبل . وبالطبع ليس من هدف هذه الورقة معالجة ظاهرة هجرة السودانيين لخارج السودان .

أعود للقول أن التوزيع السكاني داخل هذه المدن الثلاث يختلف باختلاف حركة التطور العمراني في كل مدينة وهو تطور رأسي يأخذ شكل امتدادات سكنية على طول المناطق السكنية سواء من جهة الشرق أو في اتجاه الجنوب أو الاتجاهات الأخرى . وتنوزع المناطق السكنية في المدن الثلاث بين مناطق سكن درجة أولى وأخرى درجة ثانية ثم درجة ثالثة ويشير ذلك التقسيم الطبقي عن نوعية المناطق وموقعها وتوزيع مستويات سكانها حسب مستوياتهم الاقتصادي والاجتماعي ، ويلاحظ أن أعلى نسبة للسكان في المدن الثلاث هم سكان الدرجة الثالثة ( ذوو الدخل المحدود ) ومن في حكمهم وهنا تجدر الإشارة إلى أن النمو العمراني للعاصمة المثلة

جعل حدودها الإدارية تتداخل مع المناطق الريفية خاصة في الخرطوم وبعض مناطق أمدران والأجزاء الشمالية والشرقية للخرطوم بحرى لدرجة أن معظم هذه المناطق الريفية تم ضمها ضمن الحدود الجغرافية للمصاحبة فتمتزجت الأنماط الريفية وشبه الحضرية والحضرية، ومن المعروف أن العاصمة كانت وما زالت تعتمد على المناطق الريفية المجاورة في مد سكانها بالخضر والفاكهة والألبان والاستهلاك اليومي، وقد فرض هذا الوضع خلق مؤثرات ريفية حضرية ذات طابع تبادل بين العاصمة ومناطقها الريفية المتنامية وقد جعل هذا الوضع سكان المناطق الريفية في حالة تواجد يومي بالعاصمة وأخذ شكلاً متصلاً ريفاً - حضراً وهذا المتصل بالضرورة خطى باتجاه مركب السمات خطوة للأمام في مراحل التدرج الحضري.

إن كثيراً من الأبحاث والدراسات الميبريقية في ميادين علم الاجتماع الريفي والحضري قد ابانت أن بعض السمات الريفية تنتقل إلى المدينة كما أن هناك عدداً من الأنماط الحضرية أصبح متعارفاً عليها وسط الجماعات الريفية خصوصاً في المناطق المحيطة بالمراكز الحضرية. وبالنسبة للخرطوم الكبرى يمكن بوضوح ملاحظة كيف أنها أصبحت تؤثر حضارياً على المناطق الريفية المحيطة بها. لدرجة يمكن القول معها أن الهجرة في اتجاه واحد من الريف إلى العاصمة المثلثة أدت إلى زيادة سكانها على النحو الذي أوضحنا، كما أن تزايد سبل المواصلات والاتصالات بين العاصمة وضواحيها البعيدة نسبياً، ساعد في إعادة تشكيل بعدد المدى على المجتمعين الريفي والحضري. وعليه فظاهرة النمو الحضري على هذا الأسس لم تعد تمر عن تحرك جغرافي فحسب، بل أصبحت موقفاً عقلياً، والدليل على ذلك تواجد أعداد كبيرة من أصحاب الاتجاهات الحضرية في المناطق الريفية المحيطة بالخرطوم، كما تبين الواقع وجود أعداد مهولة من أفراد وجماعات تقيم في الخرطوم تنتمي إلى مناطق غير حضرية، وقد أشار إلى هذه الظاهرة نيل التدرسون صاحب مؤلف «المجتمع الحضري» فالتركيبات الاجتماعية كما يرى سواء في الريف أو المناطق الحضرية لا يمكن فهمها أو تحليلها إلا في ضوء بنائها الاجتماعي الكلي والخاص بها.

ولما كانت هذه الورقة تهتم بأثر الهجرة على العاصمة السودانية فذلك يعني ضمنياً ضرورة الإشارة إلى الفروق الريفية الحضرية الناجمة بفعل الزيادة في معدلات الهجرة. والواقع أن دراسة هذه الفروق تمر عن جانب هام في الدراسات الاجتماعية لأنها تعكس أشكال التنظيم الاجتماعي السائد في هذه المجتمعات وتوضح الخصائص السكانية والتي يمكن اعتبارها من أهم المعايير للتمييز بين الريف والحضر.

#### ملاحظات حول بعض الآثار الاجتماعية للهجرة على العاصمة السودانية :-

كان تعداد ١٩٥٦/١٩٥٥ م نقطة تحول في تاريخ السودان لأنه مهد السبيل للأخذ بالأسلوب العلمي في الدراسات السكانية باعتبارها أول محاولة جادة في هذا الاتجاه، رغم المشكلات الكثيرة التي كتكتفت لإجراءه والقصور الذي شاب الكثير من جوانبه فقد ظل ثلاثين عاماً المصدر الوحيد الرسمي للمعلومات الديمغرافية وما زال. وبالرغم من أن التعداد الثاني للسكان بالسودان أجري في أبريل ١٩٧٢ م إلا أن تقاريره لم تنشر حتى اليوم نسبة للإخطاء التي سلبت المصداقية الإحصائية.

ومن أجل محاولة تأخي نقص المعلومات مسمى المهتمون بالدراسات السكانية للتوصل إلى تقديرات مناسبة مبنية على ضوء التركيز العمري مقارنة مع الدول المتشابهة لاستخلاص هذه التقديرات التي يمكن الاستدلال بها على تعداد السكان.

أورد تعداد ١٩٥٦/٥٥ م الهجرة حسب مكان الميلاد على الرغم من أن بعض الأفراد لا بد أن يكونوا هاجراً أكثر من مرة وبعضهم عاد مرة أخرى إلى مسقط رأسه، مع ذلك فقد عكس للتعداد وجود حالات هجرات عبر المديرية بلغت في مجملها ٥٠٠ من عدد السكان. أما بالنسبة للهجرة الخارجية فقد تبين حسب تعداد ١٩٥٦/١٩٥٥ أن ٢٤٧.٠٠٠ أي ما يعادل نسبة ٢٪ من جملة السكان قد ولدوا خارج السودان عند إجراء التعداد وأن أغلبهم من المهاجرين من دول غرب أفريقيا على النحو الذي أوضحناه.

وهكذا يتضح أن ٢٥.٢٪ من سكان المدن أي ما يعادل ٢.٣٪ من جملة السكان قد هاجروا من مناطقهم في أقاليم السودان المختلفة إلى المدن الكبرى أغلبهم من الرجال في سن ١٨ - ٣٧، ومما يزيد الأمر تعقيداً يوماً بعد يوم أن حدود السودان ما زالت مفتوحة وتستقبل يومياً ميلات من اللاجئين من جهة الشرق صوب مدن السودان الكبرى منها العاصمة، والمؤسف أن السلطات ليس لديها سجلات دقيقة بأعدادهم كما أنهم لم يقبوا في السجلات الرسمية كأجناب ولم يطالبوا باستيفاء شروط الإقامة النظامية، أما البرلية الغربية فيفتنق منها سنوياً حوالي ١٠ آلاف نسمة معظمهم من دول غرب أفريقيا.. خصوصاً نهجوريا بذريعة الاتجاه صوب الأراضي المقنعة عبر الأراضي السودانية.

يمل بعض الباحثين للقول أن السودان بوصفه أكبر الأنطال العربية والإفريقية مساحة لا يعاني من مشكلة سكانية بل أن الحاجة ماسة لزيادة معدلات النمو السكاني وزيادة الكثافة السكانية للاستفادة منها لتغذية الموارد الزراعية والحيوانية والتي يزخر بها القطر السوداني الأمر الذي يساعد على توزيع صحيح القوى العاملة ورفع إنتاجها، كما يرى البعض أن الهجرة تؤدي حتماً إلى تكاثف السكان خصوصاً في المناطق الزراعية فتساعد على توطين الرحل وتعمير الأراضي وقيام مشروعات زراعية إنتاجية. ومن ناحية أخرى يؤدي الضغط السكاني إلى تغيير اجتماعي في صالح التنمية عن طرق مواجهة التحديات المطروحة بكون أن زيادة الأيدي العاملة هي السبيل الأمثل لأفادته من التقدم التكنولوجي<sup>(١)</sup>، قد تكون هذه الآراء وغيرها تنطوي على قدر كبير من الصحة إلا أن إطلاق الهجرة وعدم ترشيدها أدى إلى نتائج أخرى لم تكن في الحسبان عند أصحاب هذا الرأي.

لقد جذبت ظاهرة الهجرة انتباه العديد من الباحثين حتى قيل أن تطور الدراسات السكانية يقبل أن يصبح علم الاجتماع الحضري

(١٥) د. محمد عرض جلال كنين، العلاقات بين المتغيرات الديمغرافية والاقتصادية والاجتماعية في السودان - ورقة مقدمة للمؤتمر الأول للسكان للخرطوم ١١ - ١٩٧٤/٧/٤. مجلس الأبحاث الاقتصادية والاجتماعية.

فرعا من فروع علم الاجتماع ومن ثم أخذت معظم الدول تترك أهمية تحركات السكان على السياسات الانمائية التي تسعى لتحقيقها ضمن توجه عملي وصولا للتنمية الشاملة .

وفي السودان أعدت بعض الدراسات التمهيدية حول الظاهرة كما رفعت تقارير مماثلة للممولين مما أدى في النهاية إلى عقد مؤتمر الهجرة الذي انعقد عام ١٩٧٠ م . بدعوة من وزارة الداخلية واشترك فيه كل الجهات المعنية وكان أهم توصيات ذلك المؤتمر أن مجلس الوزراء أصدر قراره رقم ١٠٩٨ الصادر في ١١/١١/١٩٧٠ م . لتنظيم الهجرة من وإلى السودان وكان قد سبق هذا المؤتمر مؤتمر المائدة المستديرة الثلاثين لبحث مشاكل المدن الكبرى والذي انعقد في مارس عام ١٩٦٧ م وحفل بعدد من الأبحاث والدراسات وكانت من آثار هذه الجهود تزايد الاهتمام بظاهرة الهجرة والبحث عن علاج للمشكلات الناجمة عنها والتي تتمب في اعاقا مشروعات التنمية ، فلهجرة تعتبر من كبرى المشكلات السكانية ، وعند التعرض للمشكلات الناجمة عن الهجرة تجدر الإشارة إلى أن أهم دوافع الهجرة الريفية / الحضرية إلى العاصمة السودانية حدثت بفعل عامل من العوامل الآتية :-

- ١ - تركز مشاريع التنمية الاقتصادية في العاصمة المثقلة حول الخرطوم منطقة جذب للريفيين بحثا عن فرص عمل جديدة .
  - ٢ - الطبيعة الموسمية للعمل في مشاريع الزراعة المطرية والذي يضطري على فترة فراغ طويلة بين زراعة المحاصيل من الموسم إلى الموسم الذي يليه مما يدفع تلقائيا بالريفيين للهجرة .
  - ٣ - عامل الجفاف والتصحر الذي ضرب معظم أقاليم السودان قهر سكان المناطق الريفية وأجبرهم للهجرة صوب المدن الكبرى خصوصا الخرطوم .
  - ٤ - الشعور بالحرمان النسبي لدى سكان المناطق الريفية بسبب تركز الصناعات والمشروعات الانمائية في المدن الكبرى خصوصا العاصمة وهذا الشعور نابع من ندرة الفرص المتاحة أمامهم للاقتداء من تلك المشروعات بالعمل فيها .
- وهنا تجدر الإشارة إلى أن معهد الإدارة العامة بالخرطوم كان قد نظم مؤتمرا عام ١٩٦٧ م . مناقشة مشكلات المدن الكبرى في العاصمة المثقلة وقد طرحت عدة أوراق ناقشت حجم هذه المشكلات وأصدر المؤتمر توصيات كانت تبهر عن أن جوهر المشكلة ينمور في معظم النقاط السابق ذكرها .

لقد فرضت الهجرة إلى العاصمة أوضاعا صعبة بالنسبة لسكانها الاصليين وللمهاجرين سواء بسواء ويتبدى ذلك بجله في عدد من المشكلات أهمها :-

- ١ - تفاقم مشكلة السكن العشوائي الذي غطى أطراف العاصمة السودانية .
  - ٢ - زيادة نسبة الجرائم .
  - ٣ - تدهور مستوى الخدمات بكافة أشكالها إلى وضع لم يسبق له مثيل .
- وفي رأيي أن هذه المشكلات الأساسية مترابطة ومتداخلة لدرجة يصعب الفصل بينها وسيقتصر الحديث في هذه الورقة عن المشكلة الأولى لتوضيح أثر الهجرة على ارتفاع نسبة الجرائم وذلك استنادا على التقرير الجنائي لعام ١٩٨٤ الصادر من اداية المباحث المركزية برئاسة الشرطة . أما في قطاع الخدمات فسنعرض لأثر الهجرة على التعليم وفرص التوظيف بالمدارس .
- يشير التقرير أن سكان العاصمة القومية بلغوا نحو ١٨٠٢٠٢٢٩ ١٨٠٢٠٢٢٩ نسمة وإن الهجرات الوافدة قد أفرزت ظواهر اجتماعية شاذة وبغيلة على المجتمع السوداني وهي ظاهرة السكن العشوائي باعتبار أن المساكن العشوائية أصبحت أوكارا للهجرة ومرمتا حصينا لارتداد كافة الممارسات المخالفة للقانون هذا بالإضافة إلى تأثيرها على الصحة والمواصلات والتعليم .
- لقد بلغت نسبة الجرائم المبلغا بالعاصمة القومية خلال عام ١٩٨٤ م نحو ١٠٥٣٧١ جريمة في مقابل ٩٦٥٩٦ جريمة بلغ عنها في عام ١٩٨٣ م . أي بزيادة قدرها ٨٩٧٧٥ جريمة بنسبة بلغت ١٩٧٪<sup>(١)</sup> ، بالطبع لا يمكن الجزم بأن الارتفاع في نسبة الجرائم بالعاصمة القومية يميز فقط لنطاق الآلاف من المهاجرين والتازحين واللاجئين ولكن يمكن القول أن الهجرة للعاصمة كانت وما زالت من أهم عوامل زيادة الجرائم بالعاصمة القومية .

ونوضح دراسة أعنتها مصلحة الرعاية الاجتماعية بعنوان ( الخرطوم الكبرى .. عنة لمشاكل النمو الحضري ) ، أن الهجرة للعاصمة القومية جاءت نتاجا طبيعيا للتنعم الصناعي سواء كان ثقيا أم خفيا صحبت معها سلبيات كثيرة تمثلت في الأمراض الاجتماعية وتعدد المشكلات والانحرافات التي تحتاج إلى العلاج السريع بغرض نوع من التوظيف والحواجز السلبية المانعة ، ونتيجة لهذه الهجرة فان ( مدينة الخرطوم ) تعاني من مشكلات الإسكان والمواصلات والنقص الكبير في الخدمات العامة . وتبين هذه الدراسة أن الفرد يأتي من الريف محملا بقيمه وعاداته وتقاليده التي تشرها من بؤيته المحلية الريفية ، يصطدم بغير أخرى خلقتها بغير الحياة والظروف الحضرية في الخرطوم .. ويصبح الفرد في منطقة الشد والجذب معرضا لهزات تؤثر في قناعاته القيمية وعاداته وتقاليده .

ان المتتبع لحركة الهجرة الريفية للعاصمة السودانية لا يستطيع أن يفصل كثيرا بين هذه الظاهرة والخطة الاقتصادية القومية في شكلها العام ، وتري هذه الدراسة انه بالإضافة إلى عوامل الطرد الأخرى أدت عوامل رئيسية إلى زيادة نسبة المهاجرين للخرطوم وهذه العوامل هي :-

- ١ - سوء التخطيط الاقتصادي والاجتماعي الأمر الذي أدى إلى الاختلال في توزيع الخدمات التعليمية والصحية مما أدى إلى ظهور هوة محيطة بين المدينة والريف .
- ٢ - أدى توفير الصناعات في الخرطوم إلى تزايد فرص سوق العمل .
- ٣ - تنمية المدن على حساب الريف أدى إلى هجرة أمل الريف إلى حيث يمكن أن يحصلوا على الخدمات اللازمة .

(١٧) التقرير الجنائي السنوي لعام ١٩٨٤ رئاسة للشرطة ، المبلات الجنائية المركزية ، اعداد شعبة الاحصاء الجنائي .

هنا ينبغي القول أن الآثار الاجتماعية لظاهرة الهجرة في العاصمة السودانية توضح أن للثقات المهاجرة تولجه تحديات اجتماعية تفرضها ظروف التواجد في بيئة جديدة تملأ على المهاجر ويجابه المهاجر بهذه التحديات فيجد نفسه في موقفين إما التكيف مع الواقع الجديد أو تجاوزه برفضه .. فإذ فضل المهاجر في الانتماء مع البيئة الحضرية فالثقالب أن صراعاً ما سينشأ بينه وبين هذا الواقع الجديد . أما محاولة التوافق المرجلي فجدد نمطاً شاملاً بين معظم فئات الريفيين المهاجرين للخرطوم ، إذ يلاحظ أن الأقليات المهاجرة تميل إلى العزلة والهدم عن مجتمع الخرطوم الحضري ، ويمكن ملاحظة ذلك بوضوح في الخرطوم بحري والتي شهدت ظهور مدن الصفيح ( بيوت الكرتون ) كما هي معروفة في الخرطوم وهذه المساكن تمثل كيانات تضم جماعات من المهاجرين غالباً ما ينتمون إلى أصل قبلي واحد .. لهم لغتهم ونامط ثقافتهم وعقائدهم ، مما يفرض عليهم العزلة ومركزاً غير متساوٍ حول دون توافقه وتكاملهم مع المجتمع فتؤدي إلى الشعور بالتمييز والتفرقة الظاهرة أو المستترة وهذا التمييز يعبر عن مظاهر الصراع في المدن المركبة . والمتمثل لأطراف العاصمة القومية بالأحاطة تنامي جذر سلبية قولها خليط من السكان المنتشرين في أطرافها وهكذا تبدو الخرطوم كمدنية غير متكاملة شأنها شأن المدن الأخرى . وتعتبر مشكلات عدم التكامل الاجتماعي من أكبر المشكلات الناجمة عن الهجرة لأنها تؤدي إلى كراهية بين الجماعات وعدم الشعور بالأمن النفسي والانتماء للمجتمع ( ظاهرة الاغتراب ) . وقد أشار إلى ذلك راتشيفر Ratzel وجريلوفتز Gurjelovitch في دراستهما عن الجماعات الخارجية .

ولعل من الآثار الاجتماعية المترتبة على الهجرة والتي يمكن ملاحظتها في العاصمة ظاهرة التأثير الثقافي للأقليات على النسيج الثقافي السائد فأصبحت الخرطوم مدينة حضرية تشيع فيها لنامط ثقافية ريفية وبالرغم من أن تأثير الأقليات المهاجرة الثقافي على المدينة لا يمكن إنكاره إلا أن الريفيين أنفسهم أصبحوا محاطين بما هو منك من ثقافة حضرية ممثلة في مجموعة القيم الموجهة لملاقات واتجاهات السكان . وقد عُدَّ ماردن المراحل التي يمر بها المهاجر لأمريكا حتى يكتسب حالة التكيف الثقافي مع المجتمع الحضري .

ويدون الدخول في تفاصيل النظريات المتعلقة بديناميات الثقافات الاجتماعية تدرج الاشارة إلى أن الجماعات المهاجرة تختلط تدريجياً مع السكان الأصليين إلا أن هذا لا يعني أنها تختلي عن كل أنماط وأشكال ثقافتها الريفية ، ولا يخفى على المهتم أن تنوع الثقافات الريفية في المجتمع الحضري كآثر من آثار الهجرة خلق توترات متفوتة .. وهذه الصراعات لا تتمثل بالضرورة في صعوبات اللغة والتواصل ولكنها تتجاوز ذلك الوضع فتصبح أحد معوقات التكيف الاجتماعي مع القيم والمعادن ومجموعات الضوابط الاجتماعية السائدة . فالمهاجرون من الأرياف المحيطة بالخرطوم أو من أقاليم السودان الأخرى يحملون معهم الكثير من أنماط ثقافتهم المحلية دون إدراك مسبق من جانبهم أي مدى سيحاولون رفضها والتخلص منها لأنهم يدعون للمدينة مغلفين بغشاء من التراث القبلي الريفي وبمسايلب مستقرة في السلوك والميل بالإضافة إلى أنماط محددة من الزمان والآنزام مدعومة بقدر وافر من انماق الضبط الاجتماعي ، وهي موروثات من العسير أن تموت في البيئة الحضرية بل وربما نجد الدعامة ويكمل لها البقاء والاستمرار إذا سمحت لها البيئة الجديدة التي بهاجر لها القرد بالنمو والاستمرار . وإذا كان بعض الباحثين يرون أن حالة عدم التكيف الاجتماعي يمكن أن تسبب صدمة ثقافية فإن ظاهرة تفرع الثقافات في المدن الكبرى يخلق الرجل الهامشي Marginal man . وهناك دراسات قام بها باركي<sup>(١٧)</sup> توضح أن المهاجر يستقي بعض سمات ثقافته الأصلية ولا يمثل كل سمات ثقافة المجتمع الجديد ( مجتمع المدينة ) . وحالياً تدور أبحاث عن ظاهرة العزلة كأحد آثار الهجرة .. فالمهاجر من الريف يفتد في المدينة للحضرية التآلف الاجتماعي والترابط العاطفي الذي ألفه في مجتمعه الأصلي وعادة يتسبب عدم تقبل سكان المدينة للريفيين إلى عزلتهم .. وهذا هو حال الاقلية التي ترفض من قبل الأكثرية .

ولعل من أهم ما يمكن قوله في هذا الصدد ان الهجرة أدت إلى ظاهرة بالثرجيا حضرية ما زالت تحظى باهتمام علماء الاجتماع والقانون ونعني بها ظاهرة الجريمة .

## الهجرة والجريمة :-

تعتبر الجريمة من الظواهر الاجتماعية القديمة قدم المجتمعات الانسانية وهي كانت وما زالت ترتكب في الريف وفي المناطق الحضرية ، ولكن أثبتت الدراسات أن معدلات الجريمة ترتفع في المدن عنها في المناطق الريفية ويحيز ذلك لمجموعة من الأسباب ولعل من أهمها أن وسائل الضبط الاجتماعي غير الرسمي ممثلاً في مجموعة القيم والأعراف والتقاليد السائدة في المجتمعات الريفية تنمو بين أفراد المجتمع وتحد من ارتكابهم للكثير من الجرائم بينما نجد أن ضعف سبل الضبط الاجتماعي غير الرسمي في المدن الكبرى يتسبب في تبيع القيم مما يفتح المجال للانحراف في السلوك وشيوع أنماط متفوتة للجريمة .. كالانتحار ، والجرائم الأخلاقية والاقتصادية ، وتعامل المواد المخدرة والمسكرات وانحراف الأحداث . والمجال لا يتسع لذكرنا دافع الجريمة وأملها سواء في المدينة أو في الريف ولكن نتكبد علاقة الهجرة بالجرائم الحضرية في مجموعة من الدراسات والأبحاث الاجتماعية<sup>(١٨)</sup> ويشير جدول (٢) إلى ارتفاع معدل الجرائم في العاصمة القومية عنها في بعض محافظات وأقاليم السودان الأخرى .

R. Park, Human Migration & the marginal man American Journal of Sociology 1933. (١٧)

(١٨) حموي باسليوس : المرجع السابق ، ص ٣٤٣ .

**جدول رقم (٢)  
تفاصيل الجرائم المبلغ عنها رسمياً**

جرائم المرور	جرائم مخلة بالأمن	جرائم على الأموال	جرائم ضد الانسان	الاقاليم
٢٤٢١	١١٦٩٤	٣١٢٦٩	١٩٠٧١	الخرطوم الكبرى
٢٧٩٤	٤٢٨٧	٢٨٠٤	٣١٠١	الاقليم الشمالي
٧٦٧٣	٤٦١٢	٩٠٣٩	٨٨٣٦	اقليم كردفان
٢١٩٩	١٦٤٠٧	٢١٠١٨	١٩٧٢١	الاقليم الأوسط
٩٩٤٨	٢٨٧٢	١٠٨٠٨	٧١٨٤	اقليم دارفور
١٦٨٩	٩٦٢١	١٨٦٦	٩٤٦٣	الاقليم الشرقي
٤٨٩	١١٧٦	٤٤٣٧	٤٤٦٠	الاقليم الاستوائي
٢٥٦	٤٣٢	١١٣٥	١٣٥٣	اقليم اعالي النيل
	١١٣٤	٣٩٢٩	٤١٠٩	اقليم بحر الغزال

ويشير التقرير الجنائي السنوي لعام ١٩٨٤م ان معدل الجرائم لهذا العام ارتفع بنسبة ٩٪ بالمقاييس إلى العام السابق له ١٩٨٣ م . وقد عبرت الزيادة بوضوح في الجرائم الواقعة ضد المال اذ بلغت ١٠.٤٪ وفي جرائم المرور ٢٠.٧٪ .  
والواقع يشير إلى أن مثل هذه التقارير تكشف عن مستوى من المعلومات ربما تكون أقل بكثير مما هو في الواقع بالرغم من أنها تعطي مؤشراً يدل على أحد الآثار المترتبة على ظاهرة الهجرة للعاصمة السودانية .  
ان ظاهرة الهجرة حظيت بغير من الاهتمام من قبل المسؤولين أو الباحثين في السودان ولكن ما زالت هناك العديد من الأسئلة في حاجة ماسة للإجابة عليها فالمعلومات عن أنماط الهجرة ما زالت محدودة للغاية خصوصاً حول الهجرة الارتدادية والهجرة الطويلة ، كذلك دراسات المشكلات المترتبة على الهجرة ما زالت محدودة للغاية .



**( الخلاصة )**

- نخلص من كل ما تقدم أن السودان يواجه مشكلة اجتماعية لا يمكن التغلب على حجمها أو الآثار المترتبة عليها وأعني بذلك مشكلة الهجرة بكل أنماطها وأشكالها . مع ذلك فإن الجهود التي بذلت للتصدي لها من قبل الدوائر العلمية أو الرسمية لا تتوازي مع حجم هذه المشكلة . وقد عرّضت هذه السطور لملامح ظاهرة الهجرة من خلال منطلقات علم الاجتماع الريفي والحضري وبالرغم أنه ليس من هدف هذه الورقة وضع الحلول لهذه المشكلة إلا أنه ربما يكون مفيداً الإشارة إلى بعض الاستنتاجات حول السياسات السكانية الحضرية في العاصمة السودانية والدلالات التي تنطوي عليها .
- ١ - إن العاصمة السودانية تعيش لا محالة حالة تضخم سكاني ناجم عن تواجد مجموعات من السكان يفوقون إمكانية النمو الاقتصادي للمدينة .. فهي تزوي أعداداً أكبر مما تسمح به ظروف العمل والتمالة .
  - ٢ - ان النمو الحضري يتسارع في معدلاته في العاصمة الخرطوم بالرغم من أنه يتمتع بـ قياس درجة هذا النمو أو تحديد حجمه وفق معيار معين .. إلا أنه يعتبر مترادفاً لظاهرة التضخم السكاني ومن ثم فهناك علاقة بين ظاهرة التضخم الحضري في مدينة الخرطوم والتخلف الاقتصادي . وعليه فإن أي حل للمشكلة الأولى لا يمكن أن يأتي إلا بعد حل المشكلة الثانية .
  - ٣ - تحولت الخرطوم إلى مدينة جذب لسكان المناطق الريفية لاستخدامها على النسيب الأكبر من الموارد الاقتصادية للدولة ففي ظروف النمو الاقتصادي النسبي تسارعت نمية التضخم الحضري ، ولكن تقادم زيادة معدلات الهجرة الريفية - الحضرية وعوامل أخرى عديدة أضعفت الموارد الاقتصادية فأصبحت البلاد غير قادرة على مواجهة مشكلاتها .
  - ٤ - أنه من المشكوك فيه أن تستطيع السياسات السكانية في إطار خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية الراهنة أو المستقبلية في السودان تحقيق قدر من النمو الاقتصادي لمواجهة المشكلات الناجمة عن الهجرة إلى العاصمة السودانية ومدن السودان الكبرى ناهيك عن دره آثار الجفاف والتصحر والتي ضاعفت من نمية المهاجرين إلى المناطق الحضرية وحتى إن أمكن زيادة الانتاج الزراعي فإن هذه الزيادة ستكون محدودة وتجه متلفرة جداً .



٥ - في ظل الظروف الراهنة والتحديات المستقبلية سيؤدي تفاقم مشكلة الهجرة للعاصمة الخرطوم إلى هبوط شديد في إنتاج المواد الغذائية ومستعمل الخرطوم عن إشباع الأقران للجائحة لفترة من الزمن .

٦ - سيكون صعبا للتهنن بما سيكون عليه الحال بسبب اخفاق السياسات الامانية في السودان في تحقيق تنمية ريفية - حضرية متوازنة ولكن هذا التوازن مع صعوبة تحقيقه يعني هو الحل الوحيد المحتمل للمشكلات المترتبة على الهجرة الريفية - الحضرية ولعل من أهمها - :

( أ ) ان دراسة أثر الهجرة على البيئة والامان ليست مهمة سهلة كما يتصورها البعض فالباحثون في دراسات الهجرة يعرفون الكثير عن الهجرة لكنهم ما يعرف عنها كما يقول ( سيمون اتيال ١٩٧٧ م . ) ذلك ان اطارات العمل النظري والعملية المتعلقة بدراسة ظاهرة الهجرة ما زالت تعاني من بعض جوانب القصور .

( ب ) ان المشكلات الناتجة عن الهجرة امتصت جهود المسؤولين والعاملين في الأجهزة المعنية خصوصا في قطاعات الاسكان والخدمات الاجتماعية والصحية . فالحال بلغ حدا لم تستطع فيه المؤسسات التعليمية وأجهزة الرعاية الاجتماعية حل مشكلات المهاجرين .

( ج ) تكثفت مستويات الخدمات في المرافق العامة في الخرطوم إلى أدنى حد ولقد أصبحت معظم أحياء الخرطوم والخرطوم بحري ومدينة أم درمان مكتظة وتزدحم سكان لا يجدون مكانا للإقامة تليق بالإنسان ، أما في مجال خدمات الكهرباء والمياه والطرق وشبكات المجاري والتصريف الصحي نجد أن ظاهرة انقطاع التيار الكهربائي ونقص المياه وطفح المجاري أصبحت إحدى علامات مضاعفات الأزمة التي تعيشها مدينة الخرطوم .

( د ) تفاقم المشكلات الاجتماعية والنفسية للمهاجرين أدى إلى زيادة معدلات الجريمة كتنجاش لثري الأوضاع والظروف المعيشية فأصبح أمن سكان المدينة مهددا بفعل هجمات اللصوص .

( هـ ) هنالك مشكلات تدهور البيئة ومضاعفات التلوث الناتج عن رمي النفايات والاستخدام غير الحضاري لمسطح البيئة الذي يؤدي إلى تدميرها في نهاية المطاف .

ويلاحظ ان معظم المشكلات الاجتماعية والنفسية والمترتبة على ظاهرة الهجرة هي جزء من البنية الاقتصادية السياسية والثقافية التي تشكل قاعدة المجتمع الحضري في مدن السودان الكبرى ومن أهمها الخرطوم ومن هنا فهي مشكلات متداخلة وسيكون من المتعذر إيجاد حلول ناجحة لها إلا في إطار الفهم التكاملية ، وإذا كانت كل الدلائل تشير إلى أن هذه المشكلات مستطرد في السنوات القادمة ، فإن حلها لا يمكن أن تتم إلا بالاعتماد على الدراسات العلمية وتبني سياسات انمائية تقوم على التخطيط المستند على الأبحاث التي تنوغل في أمد الماضي والحاضر لاستشراف آفاق المستقبل اعتمادا على الدراسات المبينة على الواقع الاجتماعي والاقتصادي المعاش .







القسم الثاني  
الدراسة التحليلية الميدانية



## تقديم

### أهمية العمل البحثي في دراسة مشكلات المدن العربية

يسعد المعهد العربي لإتماء المدن وهو الجهاز العلمي الفني المتخصص لمنظمة المدن العربية الذي قام من أجل خدمة المدن والبلديات العربية وتلبية احتياجاتها العلمية والفنية أن يقدم هذه الدراسة التحليلية الميدانية عن ظاهرة النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات العربية من واقع نتائج وبيانات استمارة البحث الاستبيان التي قام المعهد بإعدادها مساهمة منه في إثراء الجانب التطبيقي للموضوع العلمي للمؤتمر العام للثامن للمنظمة .

لقد قدم إلى المؤتمر عشرات من الأبحاث والدراسات التي أسهم بها العديد من الخبراء والباحثين والمتخصصين تناولت دراسة ظاهرة النمو العمراني الحضري في المدينة العربية والتعرف على أبعادها وأنماطها المختلفة واستعراض المشكلات التي تواجه المدن والبلديات في حركة نموها وطرق واساليب علاجها .

ورغبة في تكامل موضوع المؤتمر ، وحتى يمكن الربط بين النظرية والتطبيق ، رأى المعهد ضرورة أن يكون من بين ما يعرض على المؤتمر دراسة ميدانية تحليلية عن النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات العربية من أجل التعرف والبحث والتقصي العلمي الميداني لبعض المشكلات ذات الأهمية الخاصة التي تواجه المدن والبلديات وذلك انطلاقاً من مفهوم أهمية نتائج مثل هذه الدراسات وضرورتها في وضع الحلول الجذرية والمعالجة العلمية السليمة التي تعتمد على دراسة الواقع العلمي التطبيقي لتلك المشكلات التي تواجه المدن العربية .

لقد استفرقت إعداد هذه الدراسة أكثر من عام ونصف ، ومرت بعدد من المراحل ... نشير إليها بإيجاز فيما يلي :

#### (١) المرحلة الأولى :

وهي مرحلة إعداد الإطار العام لهذه الدراسة ثم تصميم استمارة الاستبيان الخاصة بجمع البيانات والمعلومات التي تغطي جميع جوانب ومجالات النمو العمراني الحضري .. وهذه بدأت منذ انتهاء المؤتمر السابع الذي عقد في مدينة الجزائر واستغرقت بضعة شهور .

#### (٢) المرحلة الثانية :

إرسال الاستبيان إلى جميع المدن والبلديات الأعضاء في منظمة المدن العربية من أجل تجميع المادة العلمية اللازمة لهذه الدراسة .

وقد أهتمت هذه المرحلة بتتبع استكمال المعلومات والبيانات وحث المدن والبلديات العربية على تعبئة البيانات وفقاً للواقع والطرق العلمية ، وإرسال الاستمارات في الوقت المحدد ، وقد استغرقت هذه المرحلة قرابة عام .

#### (٣) المرحلة الثالثة :

هي المرحلة الأساسية الخاصة بتصنيف المعلومات والبيانات الإحصائية وتحليل وتبويب نتائج الاستبيان المختلفة .. وقد استغرقت هذه المرحلة الفترة الزمنية الرئيسية طيلة وقت الدراسة تقريبا حوالي العام والنصف .

#### (٤) المرحلة الرابعة :

هي مرحلة الكتابة والصياغة النهائية للمعلومات والبيانات المختلفة وإعداد النتائج .. وقد استغرقت هذه المرحلة حوالي ثلاثة شهور .

تد قامت الجامعات والهيئات والمنظمات العلمية بإجراء العديد من البحوث والدراسات حول ظاهرة التحضّر في الوطن العربي تناولت أنماطها ومشكلاتها من الناحية الأكاديمية وظهرت مؤلفات عديدة في هذا الموضوع .. إلا أن الحاجة تزداد إلى البحوث العلمية التطبيقية التي تتعرف على المشكلات القائمة والمتوقعة من واقع التجارب العلمية في البلديات والمدن العربية بقصد التعرف عليها ودراستها وإيجاد الحلول الناجحة لها ورسم خطط وسياسات المستقبل على هدى واضح بهون الله .

ونحن إذ نضع هذه الدراسة التحليلية الميدانية عن واقع النمو العمراني الحضري بين أيدي المختصين والمهتمين والمشاركين في المؤتمر للعام الثامن ... لنأمل أن تساعد هذه الدراسة المدعمة بتجارب وممارسات المسؤولين في المدن والبلديات العربية في إعداد التوصيات المناسبة لمعالجة مشكلات النمو العمراني الحضري في المدن العربية .

ويأمل المعهد أن يوالي إعداد الدراسات التحليلية للميدانية عن المشكلات التي تواجه المدن والبلديات العربية في أدائها لمهامها واختصاصاتها للتهوض بالمدنية .

وندعو الله أن يمدد خطانا على طريق الخير والتقدم لأمتنا العربية .

والله ولي التوفيق ،،،



## مختبر

### تصميم استجابة الاستبيان وموضوعاتها

لما كان الموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية قد خصص لدراسة ظاهرة النمو العمراني الحضري الذي تشهده مدن العالم العربي اليوم وضرورة إيجاد الحلول للمشكلات التي تواجه المدن والبلديات العربية في مواجهة هذه الظاهرة ، فقد استحسن المعهد العربي لاتماء المدن - وقد عهد إليه بمهمة الإعداد والتحضير لكافة الجوانب الفنية والعلمية للموضوع - أن يكون من بين ما يعرض على المؤتمر العام بحث تطبيقي يمسهم فيه أكبر عدد من المدن والبلديات العربية بمعلوماتها القائمة على حقائق وبيانات وإحصاءات تعبر عن حركة النمو العمراني فيها ، وما تصادفه من مشكلات وصعوبات ، وما تترجم به عن آمالها وطموحاتها ، وليكون معبراً أصديق تعبير عن واقع النمو العمراني الحضري في المدينة العربية .

ومن هنا نشأت فكرة قيام المعهد بإعداد استبيان حول الموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن للمنظمة يرسل لمجموعة المدن والبلديات أعضاء منظمة المدن العربية بهدف الوقوف على الأوضاع الراهنة للنمو العمراني الحضري وجوانبه التطبيقية في هذه المدن والبلديات مع بيان المشكلات والصعوبات التي تعترضها وتحد من قدرتها في تحقيق أهدافها ، وإيلاء مربياتها من واقع التجربة والممارسة العملية بغية استخلاص العناصر الهامة التي تكون محور اهتمامات المؤتمر العام لإصدار التوصيات المناسبة بشأنها .

وقد روعي في تصميم الاستبيان الذي أعده المعهد البساطة والوضوح ، والتركيز على المعلومات الهامة ذات العلاقة بالموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن لاستخلاص أهم الاتجاهات والمؤشرات العامة والخاصة بظاهرة النمو العمراني الحضري في المدينة العربية ، وليكون معبراً عن الواقع الفعلي بما له وما عليه .. وكان الهدف من إعداد استبيان المدن ما يلي :

- التعرف على حركة التطوير الحديثة في المدينة العربية ، واتجاهاتها وأساليبها ، ومدى توافقها مع مقتضيات الحفاظ على السمات العربية والتراث الإسلامي لمجتمعاتنا الحضرية .
  - دراسة ظاهرة النمو العمراني الحضري المريع وأثارها على الخدمات العامة والبلدية .
  - التعرف على المشكلات الحالية المتوقعة لهذه الظاهرة حسب المعايضة الواقعية ، ونظرة المسؤولين في المدن والبلديات ومقترحاتهم لحلها .
  - مساهمة المدن والبلديات في إثراء المادة العلمية لموضوع المؤتمر ، وعلى الأخص في الجانب التطبيقي .
  - تجميع الآراء وتشجيع الإجهاد وتنسيق الخطوات بين المدن والبلديات العربية لتحقيق الأهداف المشتركة لنهضتها وتقدمها .
- ولقد اشتمل الاستبيان على العناصر الأساسية التالية :

أولاً : بيانات عامة لتحديد هوية المدينة أو البلدية شتملت على ما يلي :

- ١ - اسم المدينة والدولة التي تنتمي إليها .
- ٢ - عدد سكانها ومساحتها الكلية والمساحة المعمورة .
- ٣ - السمات المميزة للمدينة أو البلدية ، وتشتمل على كونها عاصمة دولة أو إقليم / محافظة / مركز / مقاطعة .. ثم هل هي مدينة ساحلية / صحراوية / جبلية / زراعية / صناعية .
- ٤ - بيان نشاطات المدينة أو البلدية : تجارية / صناعية / ترفيهية / سياحية .
- ٥ - مدى توفر المرافق والخدمات العامة .
- ٦ - التطورات الحضرية الملموسة في المدينة أو البلدية .

ثانياً : ولما كان القوف على المشكلات القائمة وتحديدها هو البديلة الصحيحة على طريق علاجها ... فقد طلب الاستبيان من المدن والبلديات الأعضاء ذكر المشكلات التي تعترضها في طريق نموها العمراني الحضري سواء أكانت مشكلات ميسارية وإدارية ، مشكلات تخطيطية وتنظيمية ، مشكلات اجتماعية ، مشكلات اقتصادية ، مشكلات الخدمات العامة .

ثالثاً : وبما أن الهدف من هذا الاستبيان التعرف على آراء ومقترحات المسؤولين في المدن والبلديات العربية ومراعاتهم لحل المشكلات والصعوبات التي تعترضهم في حركة للنمو العمراني الحضري من واقع المعيشة الواقعية والممارسة العملية .. فقد طلب الاستبيان بيان هذه المقترحات والآراء التي يراها المسؤولون في هذه المدن والبلديات أنها مناسبة لحل المشاكل والصعوبات .

وقد جاء الاستبيان بسيطاً في أسلوبه ، شاملاً ومعبراً عما يتصل بالتطبيق العملي للموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن مما يعطي فرصة الدراسة المتأنية لما اشتملت عليه ردود المدن والبلديات العربية .

#### مشاركة المدن والبلديات :

قام المعهد بتوزيع الاستبيان على جميع المدن والبلديات العربية الأعضاء في منظمة المدن العربية والبالغ عددها في ذلك الوقت ٣١٥ مدينة وبلدية ، وقد جرت متابعة تصميم توزيع الاستبيان وتعبئة إجاباته عدة مرات وطوال عام كامل ١٤٠٥ هـ ( ١٩٨٥ م ) حتى بلغت الأجابات الواردة أكثر من ثلث المدن الأعضاء [ ١٢٠ مدينة وبلدية ] وهي نسبة لا بأس بها ، وقد جاءت معظم الردود واضحة وواقعية بالغرض ، كما أنها في الواقع تمثل أهمية خاصة لأنها تمثل بحق الوضع عن الموضوع العلمي في مختلف أرجاء الوطن العربي من محيطه إلى خليجه ، وتستمر مؤشراً كافياً لاستخلاص الحقائق والنتائج ذات الدلالة .

ويتبين من الجدول التالي أن المدن والبلديات التي أجابت على الاستبيان تمثل ١٧ دولة من ٢٠ دولة عربية مشتركة في عضوية منظمة المدن العربية<sup>(١)</sup>.

وتأتي في مقدمة الدول من حيث عدد المدن والبلديات المشاركة في الاستبيان : المملكة المغربية بعدد ٢٥ مدينة وبلدية ، ثم المملكة الأردنية الهاشمية بعدد ٢٤ مدينة وبلدية ، فالمملكة العربية السعودية بعدد ٢٠ مدينة وبلدية فالجمهورية التونسية بعدد ١٧ ، ثم باقي الدول الأخرى في الوطن العربي في آسيا وأفريقيا بما يفيد أن العينة تمثل مدن وبلديات الدول العربية تمثيلاً جيداً . فقد شملت كل أنواع المدن من عواصم ومدن كبرى ومتوسطة وصغيرة ، وشملت منذاً تاريخية قديمة ومنذاً جديدة ، وشملت بعض مدن الموانئ وبعض المدن الصحراوية ، وشملت منذاً ريفية زراعية ، ومنذاً صناعية ، ومنذاً تجارية .. وما إلى ذلك من أنواع المدن .

ثم إن بعض المدن التي أرسلت إجاباتها هي في الحقيقة عبارة عن مدن تشمل على عدد من البلديات الفرعية أو التابعة ( كالجزائر ، الرياض ، تونس ، وعصان ، الكويت ، والهيئة البلدية المركزية في البحرين ) بما يمكن أن يعكس أن العينة هي في حقيقتها لبلديات منتشرة في الوطن العربي وأكثر مما تبدو ظاهرياً مما قد يعكس مدلولها الكبير .



(١) فيما عدا المدن العربية في الأرض المحتلة « فلسطين » والمدن الممجة عضويتها آنذاك تمثيلاً مع قرارات مؤتمر القمة العربي .



**جدول (١)**  
**بيان بالمدن والبلديات التي قامت بتعينة بيشات الاستبيان**

العدد	المدن والبلديات	الدولة	مستلم
٢٤	عمان ، الحصن ، صويلح ، صفره ، الهاشمية ، الكرك ، الرية ، السلط ، مأدبا ، حوارة ، عجولون ، وادي موسى ، الزرقاء ، الزمنا ، سحاب ، عمان ، المشارع ، الصريح ، أبو علندا ، الرصيفة ، الشونة الشمالية ، القويسمة والجويده ، الحمره ، جرش .	المملكة الأردنية الهاشمية	١
٥	رأس الخيمة ، العين ، الشارقة ، عجمان ، لم القويون	دولة الامارات العربية المتحدة	٢
١	المنامة .	دولة البحرين	٣
١٧	تونس ، مجاز الباب ، المنستير ، مدنين ، صفاقس ، رانس ، حومة السوق ، تستور ، المهدية ، قابس ، باردو ، منزل تميم ، جربة ، رزمدين ، حلق الوادي ، نفزة ، قصر هلال .	الجمهورية التونسية	٤
٥	الجزائر ، قسنطينة ، المسيلة ، المدية ، تلمسان .	الجمهورية الجزائرية الديمقراطية	٥
٢٠	الرياض ، جدة ، المدينة المنورة ، مكة المكرمة ، أبها ، الطائف ، حائل ، خميس مشيط ، الإحساء ، تبوك ، الجبيل ، ينبع ، نجران ، الدمام ، بريدة ، الفرج ، القريات ، حنيزة ، الجوف ، جيزان .	المملكة العربية السعودية	٦
٧	واد مدني ، بورسودان .	جمهورية السودان	٧
٥	حمص ، اللاذقية ، طرطوس ، الرقة ، حماة .	الجمهورية العربية السورية	٨
٢	بغداد ، دهوك .	الجمهورية العراقية	٩
٤	مسقط ، صلالة ، صحار ، ظفار .	سلطنة عمان	١٠
١	الدوحة .	دولة قطر	١١
١	الكويت .	دولة الكويت	١٢
٣	البدوي ، زحلة ، الميناء .	الجمهورية اللبنانية	١٣
٣	طرابلس ، زابتن ، الخمس .	الجمهورية العربية الليبية الشعبية	١٤
٢٥	أغادير ، قصبة تادلة ، صفرو ، مكناش ، الحسيمة ، انواصر ، سجدي قاسم ، تززيت ، بلكة ، لحدار البيضاء ، سلا ، سوق أريعاء الغرب ، البوسفي ، الصويرة ، أولاد تايمة ، قلعة السراغنة ، طنجة ، تطوان ، الفقيه بن صالح ، مشروع بالتصيري تازة ، مدينت ، أزرو ، أنزكان سبدي سليمان .	المملكة المغربية	١٥
١	صنعاء .	الجمهورية العربية اليمنية	١٦
١	عدن .	جمهورية اليمن الديمقراطية	١٧
١٢٠		الاجمالي	

## بيانات ونتائج عناصر الاستبيان

### أولاً : نتائج البيانات العامة :

كان لهذه المعامدة الطيبة للمدن والبلديات العربية في الاستبيان وعنايتها الفائقة بتفهم بياناته وتعبئته ، وتقديم مريئاتها ومقترحاتها حول موضوع الاستبيان بصفة عامة ، وعلاج مشكلات النمو العمراني الحضري بصفة خاصة ، ما جعل لهذه الآراء والأفكار وزنها وأهميتها وجدرى تحليلها واستخلاص النتائج .. وسوف نتناول نتائج وبيانات هذا الاستبيان في إطار الاستراتيجيات القائمة للتخطيط الحضري في الدول العربية وما يجب أن تكون عليه في المستقبل لكي تساهم التطور الحضاري الهائل الذي تعيشه مدننا العربية ، مع التركيز على المشكلات التي تعترضها واقتراح الحلول المناسبة لها .

#### التحضر وحجم المدن :

إن عدد المدن وأحجامها يرتبط بعدة عوامل تاريخية واقتصادية وسياسية واجتماعية ، فلكل دولة أو إقليم تاريخ مشترك وأحداث تؤثر في نشأة المدن وتطورها ووظائفها ، كما أن لكل مرحلة تاريخية خصائص مميزة بالنسبة للتركيب الاقتصادي وسياسة توزيع مراكز الانتاج والمؤسسات القائمة لها وكذلك نمو الانتاج ومكثته .

وتلعب مساحة المدينة الكلية بصفة عامة ، والمساحة المعمورة فيها بصفة خاصة دوراً هاماً لا يمكن إغفاله عند دراسة ظاهرة النمو العمراني الحضري في المدن . ويوضح الجدول التالي الصورة العامة لمدن العينة من حيث عدد سكانها ونسبة المساحة المعمورة إلى المساحة الكلية للمدينة والكثافة السكانية في الكيلو متر المربع بالنسبة للمساحة الكلية :



بيانات مدن العونة من حيث عدد السكان ونسبة المساحة المعمورة والكثافة السكانية  
جدول (٧)

مدينة	عدد السكان (بالآلاف)					نسبة المساحة المعمورة إلى المساحة الكلية		كثافة تسكانية (١٠٠٠ شخص / كم <sup>٢</sup> )					
	٢٠١٠	٢٠٠٥	٢٠٠٠	١٩٩٥	١٩٩٠	٢٠١٠	٢٠٠٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
المملكة الأردنية الهاشمية	٢٤	١٩	٣	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
دولة الإمارات العربية المتحدة	١	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
دولة الكويت	١٧	١٢	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
الجمهورية التونسية	١٧	١٢	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
الجمهورية الجزائرية	٢٠	١٧	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
المملكة العربية السعودية	٢	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
جمهورية السودان	٢	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
الجمهورية العربية السورية	٢	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
الجمهورية العراقية	٢	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
سلطنة عمان	٤	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
دولة قطر	١	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
دولة الكويت	٣	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
الجمهورية اللبنانية	٣	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
الجمهورية العربية الليبية الشعبية	٣	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
المملكة المغربية	٢٥	١٤	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
الجمهورية العربية اليمنية	١	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	١	١	١	١	٢٧٥	٢٧٥	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
الإجمالي	١٢٠	٩٢	١٣	٤	٣	١٧	١٧	٢٨	٣٧	٩٦	٩	١١	٤

من الجدول السابق يتضح الآتي :

#### (١) أحجام مدن العينة :

توجد في كل دولة من دول العالم مدينة رئيسية هي المدينة الأولية ، وهذه المدينة في الغالب ، هي العاصمة التي تفرض تأثيرها ومسيطرته على بقية المدن ، وتوزع المدن من مدينة أولية ( عاصمة ) إلى مدن متوسطة فألى مدن صغيرة . ونظراً لأنه لا يوجد تحديد دقيق متفق عليه بالنسبة لوصف المدينة على ضوء عدد سكانها ، لذلك لصطلح في هذه الدراسة على تصنيف المدن كالتالي :

- مدن صفرى وهي التي يبلغ عدد سكانها أقل من ٥٠ ألف نسمة .
- مدن متوسطة وهي التي يتراوح عدد سكانها ما بين ٥٠ ألف نسمة وأقل من ٥٠٠ ألف نسمة .
- مدن كبرى وهي التي يتراوح عدد سكانها ما بين ٥٠٠ ألف نسمة وأقل من المليون .
- مدن مليونية وهي التي يزيد عدد سكانها عن المليون نسمة .

وبالنظر إلى المدن الممتلئة في العينة طبقاً لهذا التصنيف نجد أن ٤٧٪ من مدن العينة تعد من المدن المتوسطة ، وأن ٤٢٪ تعتبر منداً صفرياً .. أما المدن الكبرى والمدن المليونية فتبلغ ١٣ مدينة بنسبة ١١٪ .

وباللقاء نظرية على خريطة توزيع هذه المدن على الدول العربية يتبين الآتي :

أ . أن المدن الصفرى الممتلئة في عينة هذه الدراسة ( ٥٠ مدينة ) موزعة بواقع ١٩ مدينة في المملكة الأردنية الهاشمية ، ١٤ مدينة في المملكة المغربية ، ١٢ مدينة في الجمهورية التونسية ، ٣ مدن في المملكة العربية السعودية ومدينة واحدة في الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية ، ودولة الامارات العربية المتحدة .

ب . بالنسبة للمدن المتوسطة والبالغ عددها ٥٧ مدينة فهي موزعة في الدول العربية على النحو التالي : ١٣ مدينة في المملكة العربية السعودية ، ١٠ مدن في المملكة المغربية ، ٥ مدن في الجمهورية العربية السورية ، ٤ مدن في كل من المملكة الاردنية الهاشمية ، دولة الامارات العربية المتحدة ، الجمهورية التونسية ، سلطنة عمان ، ٣ مدن في كل من الجمهورية الجزائرية ، الجمهورية اللبنانية ومدينة واحدة في كل من دولة البحرين ، جمهورية السودان ، الجمهورية العراقية ، دولة قطر ، الجماهيرية العربية الليبية ، الجمهورية العربية اليمنية ، جمهورية اليمن الديمقراطية .

جـ . أما المدن الكبرى والبالغ عددها ٧ مدن فتتوزع كالتالي :

- توجد ٤ مدن يتراوح عدد سكانها ما بين ٥٠٠ ألف نسمة وأقل من ٧٥٠ ألف نسمة بواقع مدينة واحدة في كل من الجمهورية التونسية ، الجمهورية الجزائرية والمملكة العربية السعودية ، جمهورية السودان .
- ٣ مدن يتراوح عدد سكانها ما بين ٧٥٠ ألف نسمة وأقل من المليون نسمة بواقع مدينة واحدة في كل من المملكة الاردنية الهاشمية ، المملكة العربية السعودية ، الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية .

د . وتوزع المدن المليونية ( ٦ مدن ) كما يلي :

- ٣ مدن يتراوح عدد سكانها ما بين مليون نسمة وأقل من المليونين هي : الرياض / جدة ( المملكة العربية السعودية ) والكويت .
- مدينتان يتراوح عدد سكانها ما بين المليونين وأقل من ثلاثة ملايين نسمة هما الدار البيضاء ( المملكة المغربية ) والجزائر .
- هناك مدينة بغداد عاصمة الجمهورية العراقية يزيد عدد سكانها عن الثلاثة ملايين نسمة إذ يبلغ عدد سكانها ٤ ملايين نسمة .

ولاستدلال على التوزيع غير الطبيعي للمدن في الدول العربية تكفي الإشارة إلى عدد المدن ، وحجم كل منها ، ومدى الفرق بين المدن الرئيسية وباقي المدن . حيث نستنتج من الجدول السابق الحقائق التالية :

- توجد ٦ مدن مليونية في البلاد العربية وهي على الترتيب التالي بغداد ( ٤,٠ ) ، الدار البيضاء ( ٢,٥ ) ، الكويت ( ١,٦ ) ، الرياض ( ١,٥ ) ، جدة ( ١,٣ ) .
- يبلغ مجموع المدن المئة ألفية ٤٨ مدينة يتراوح عددها من دولة لأخرى حيث تصل أعلى نسبة في المملكة العربية السعودية ( ١٢ مدينة ) ، ثم المملكة المغربية ( ٦ مدن ) ، ثم الجمهورية العربية السورية ( ٥ مدن ) ، ثم سلطنة عمان والجمهورية الجزائرية ( ٣ مدن في كل منهما ) وباقي الدول العربية تضم أقل من هذا المستوى .
- تبرز حقيقة ديمغرافية وهي سيطرة المدينة الرئيسية ( ومعظمها العواصم ) على باقي المدن ، ويمثل هذا الوضع مزايًا وصيوبًا من وجهة نظر التخطيط للتخضر ، ورسم سياسة للتوازن التنموي بين التنمية الحضرية والريفية وبين المدن الكبيرة والمتوسطة والصغيرة ، ومن ناحية أخرى فإن المدن الرئيسية تقوم بدور في التطور الحضاري للدولة ، وتكون مصدر للتنشيط الاجتماعي

والاقتصادي والسياسي ، وهذا بالتالي يدفع بهذه المدن إلى النمو بمعدلات متزايدة بسبب الحاجة إلى القوى العاملة في مستويات التخصص المختلفة ، وهؤلاء يشكلون رافداً بشرياً جديداً يتطلب توسيع نطاق الخدمات الترفيهية والصحية والإسكان والمرافق العامة ، وهكذا تدور المدن في حلقة مفرغة تزداد تازماً سنة بعد أخرى تحول دون معالجته الامكانيات والفعاليات اللازمة لمعالجة المشكلات المتفاقمة والتي تزداد خطورة على مجتمعات المدن .

#### (٧) نسبة المساحة المعمورة إلى المساحة الكلية للمدينة :

يلاحظ أن هناك (١٧) مدينة وبلدية بنسبة تبلغ ١٤٪ تقريباً يشغل سكانها أقل من ٢٥٪ من مجموع مساحة المدينة ، (٣٠) مدينة بنسبة تبلغ ٢٥٪ يشغل سكانها من مساحة المدينة نسبة تتراوح ما بين ٢٥٪ إلى أقل من ٥٠٪ ، (٤٧) مدينة بنسبة ٣٩٪ يشغل سكانها من مساحة المدينة نسبة تتراوح ما بين ٥٠٪ إلى أقل من ٧٥٪ ، (١٨) مدينة بنسبة ١٥٪ يشغل سكانها أكثر من ٧٥٪ من مساحة المدينة .

#### (٣) الكثافة السكانية :

يتبين من الجدول السابق مدى التفاوت الكبير في الكثافة السكانية بالنسبة لمدن العينة حيث تتراوح هذه الكثافة ما بين أقل من ألف إلى أكثر من ١٧ ألف نسمة ولكن الملاحظ أن (٧٥) مدينة وبلدية بنسبة ٦٢٪ من مجموع المدن التي أجابت على هذا الموضوع تقل كثافة السكان فيها على ثلاثة آلاف نسمة في الكيلو متر المربع ، (٢٥) مدينة بنسبة ٢١٪ تتراوح كثافة السكان في الكيلو متر المربع منها ما بين ثلاثة آلاف إلى أقل من سبعة آلاف نسمة ، أما باقي مدن العينة وعددها (٢٠) مدينة بنسبة ١٧٪ تتراوح كثافة السكان في الكيلو متر المربع منها ما بين سبعة آلاف وأكثر من سبعة عشر ألف نسمة .

ويشير هذا الواقع إلى أن التوزيع الإيكولوجي للسكان في الدول العربية غير متجانس ، وقد يرجع السبب في هذا التفاوت في الكثافة السكانية إلى اختلاف التضاريس من الجبال والمناطق الصحراوية غير المأهولة بالسكان والتي لا تصلح للزراعة .

لقد ارتفعت نسبة السكان الحضر خلال الربع قرن الأخير في جميع الدول العربية ، ويرجع هذا الارتفاع إلى عدة أسباب منها عوامل الجذب إلى مراكز المدن بقصد العمل والتعليم والارتفاع من الخدمات الأخرى ، وعوامل الطرد التي تدفع بسكان البادية والريف نحو المدن بسبب انخفاض الدخل من الزراعة وتربية الحيوانات والتولج وأعمال استهلاك الأراضي .. هذا بالإضافة إلى أن المدينة تحظى باهتمام الدولة من حيث التخطيط والمشاريع التنموية وتمركز المؤسسات الحكومية والتجارية والثقافية مما يؤدي إلى زيادة فرص العمل والدخل الأعلى ومستوى الحياة الأفضل .

#### طبيعة المدينة الجغرافية :

تتأثر عملية النمو العمراني الحضري في المدينة العربية تأثراً ملحوظاً بالعديد من العوامل الجغرافية والبيئية التي تحدد الشكل العام للمدينة .. ولذلك تختلف المدن من حيث كونها جبلية أو صحراوية أو ساحلية أو زراعية .. الخ .

إننا في هذا البحث الاستيعابي لم نقصد إلى دراسة جغرافية لمدن العينة ، ولكننا نتناول مدن العينة من الناحية الجغرافية بالتقدير الذي يقدم هذه الدراسة ، إذ يكفي في هذا المجال أن نقف على السمة العامة التي تتمس بها المدينة أو صفتها الجغرافية الغالبة من حيث كونها ساحلية أو جبلية أو صحراوية ... .

ويوضح الجدول التالي توزيع مدن العينة طبقاً لما ذكر .



**جدول (٣)**  
**الطبيعة الجغرافية لمدن العينة**

المدن وطبيعتها الجغرافية							
الدولة	مجموع مدن العينة	نوعية للمدن					
		ساحلية	زراعية	جبلية	صحراوية	ساحلية / صحراوية	ساحلية / جبلية
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤		١٠	٩	٥	٢	
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	٢		١			
دولة البحرين	١	١					
الجمهورية التونسية	١٧	١١	٤	١		١	
الجمهورية الجزائرية	٥	١	٢	٢			
المملكة العربية السعودية	٢٠	٣	٦	٦	٣		
جمهورية السودان	٢	١	١				
الجمهورية العربية السورية	٥	٢	٣				
الجمهورية العراقية	٢		١		١		٣
سلطنة عمان	٤				١		
دولة قطر	١	١					
دولة الكويت	١					١	
الجمهورية اللبنانية	٣	٢		١			
الجمهورية العربية الليبية	٣	٢					١
المملكة المغربية	٢٥	٨	١٠	٥	٢		
الجمهورية العربية اليمنية	١		١				
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	١					
<b>الاجمالي</b>	<b>١٢٠</b>	<b>٣٥</b>	<b>٣٨</b>	<b>٢٥</b>	<b>١٢</b>	<b>٤</b>	<b>٢</b>

ومن الجدول السابق يتضح أن هناك تنوعاً كبيراً للمدن العربية ، فهناك المدن الساحلية ، وهناك المدن الزراعية ، وهناك المدن الجبلية والمدن الصحراوية ... وغير ذلك وبالطبع فإن لنوعية المدن [ ساحلية / زراعية / صحراوية / جبلية ... الخ ] تأثيراً كبيراً وعلاقة مباشرة في تنظيم وإدارة عمليات النمو العمراني الحضري . كما يتضح من الجدول السابق أن النسبة للكثيرة من مدن العينة هي مدن زراعية حيث بلغ مجموع هذه المدن (٣٨) مدينة بنسبة ٣٢٪ من مجموع مدن العينة البالغ عددها ١٢٠ مدينة ، يلي ذلك المدن الساحلية وعددها (٣٥) مدينة بنسبة ٢٩٪ ثم المدن الجبلية (٢٥) مدينة بنسبة ٢١٪ ثم المدن الصحراوية وعددها (١٢) مدينة بنسبة ١٠٪ أما المدن التي تحمل صفات مشتركة مثل الساحلية / الصحراوية فعددها (٤) مدن بنسبة ٣٪ والساحلية / الجبلية وعددها (٤) مدن أيضاً بنسبة ٣٪ والصحراوية / الجبلية وعددها مدينتان بنسبة ٢٪ تقريبا .

#### نشاطات المدينة :

من الأمور ذات العلاقة بعملية النمو العمراني الحضري في المدينة العربية النشاط الاقتصادي المائد في كل مدينة حيث أن لكل نوع من أنواع النشاط فعالية على النمو العمراني الحضري ...

ولنفترض أن النشاط الرئيسي في إحدى المدن كان الصناعة ، فإن آثار هذا النشاط الاقتصادي لابد أن يترك تأثيراته على حياة السكان في المناطق المحيطة بها ، فالصناعة تعمل على جذب الأيدي العاملة ، وتقرها بترك مزارعها في المناطق الريفية والقوم إلى المدينة ، ولا شك أن لهجرة الأيدي العاملة هذه تأثيرات إيجابية وسلبية على حياة أربابها .. ويرز في المقابل تأثير الأرباب على حياة المدينة ، فإذا كان نشاط المدينة مثلاً قائماً على للتجارة ، فهذا يعني أن المدينة تعتمد في نشاطها التجاري إلى حد كبير على منتجات المحاصيل التي تسلمها من القرى والأرياف المحيطة بها .. فتزايد الانتاج الزراعي في مناطق نفوذ المدينة يعني توفر المزيد من الفائض

الذي يمكن تسويقه وتجميعه في المدينة ، وكلما زاد الفائض ، كلما اتسعت أحجام المبادلات التجارية بين الأرياف والمدينة من ناحية ، وبين المدينة والمدن الأخرى من ناحية أخرى .

لذلك كان من الضروري التعرف على النشاط الاقتصادي لمدن العينة محل الدراسة ، ونظراً لأن المدينة - في الغالب - لا تقتصر على نشاط اقتصادي واحد كالصناعة فقط أو الزراعة أو التجارة أو السياحة .. الخ وأصعبية تحديد نسبة كل نشاط من هذه الأنشطة لبيان مدى أثره في عمليات النمو العمراني الحضري .. لذلك تم الاكتفاء بالتعرف على النشاط السائد في كل مدينة من مدن العينة ويمثل الجدول التالي ما أسفرت عنه إجابات المدن حول هذا الموضوع .

#### جدول (٤) النشاط الاقتصادي للمدن

الدولة	مجموع مدن العينة	أنواع النشاط الاقتصادي						
		تجارية	سياحية	زراعية	صناعية	تعليمية	تجارية / صناعية	صناعية / تعليمية
المملكة الأردنية الهاشمية	٢٤	٣	٤	٦	١	٦	٤	١
دولة الإمارات العربية المتحدة	٥		٣				١	
دولة البحرين	١						١	
الجمهورية التونسية	١٧	١	٢	١	٢	٢	٣	
الجمهورية الجزائرية	٥	١			١	٢	١	
المملكة العربية السعودية	٢٠	٥	١	٥	٢	٦	١	
جمهورية السودان	٢					٢	٢	
الجمهورية العربية السورية	٥			١		٢	٢	
الجمهورية العراقية	٢	٢						
سلطنة عمان	٤	١	١			٢	١	
دولة قطر	١	١						
دولة الكويت	١						١	
الجمهورية اللبنانية	٣		١				١	
الجمهورية العربية الليبية	٣		٢				١	
المملكة المغربية	٢٥	٦	٣	٢	٢		٨	٤
الجمهورية العربية اليمنية	١						١	
جمهورية اليمن الديمقراطية	١						١	
<b>الإجمالي</b>	<b>١٢٠</b>	<b>٢٠</b>	<b>١٧</b>	<b>١٥</b>	<b>٨</b>	<b>٢</b>	<b>٤٠</b>	<b>١٧</b>

ومن الجدول السابق يتضح أن النشاط الاقتصادي الغالب ثلث مدن العينة هو النشاط التجاري / الصناعي حيث بلغ عدد المدن التي تعتمد على هذا النشاط ٤٠ مدينة بنسبة ٣٣٪ ، يلي ذلك المدن التي يغلب عليها النشاط التجاري فهي تبلغ ٢٠ مدينة بنسبة ١٧٪ ، ثم المدن ذات النشاط السياحي بنسبة ١٤٪ فالمدن ذات النشاط التجاري / السياحي ينفس النسبة فالمدن ذات النشاط الزراعي بنسبة ١٢٪ وتأتي بعد ذلك المدن الصناعية بنسبة ٧٪ ، ثم المدن التعليمية مدينتان وأخيراً المدن الصناعية / التعليمية ( مدينة واحدة ) .

#### مدى توفر المرافق العامة :

تختص أجهزة المدن والبلديات العربية بصفة أساسية بالخدمات البلدية فهي تتفحصها وتديرها وهي المسئولة عن كل ما يتصل بها ومن هذه الخدمات : خدمات النظافة العامة ، المياه ، المجاري ، الكهرباء ، التليفونات .

وقد حاول الاستبيان الوقوف على مدى توفر المرافق العامة في المدن والبلديات الممثلة في العينة .. فكانت الاجابات كما يتضح من الجدول التالي :

## جدول (٥) مواقف المرافق العامة في المدن

بيان	عدد المدن والبلديات	النسبة المئوية
متوفرة بمستوى عال	٢٩	٢٤٪
متوفرة بمستوى فوق المتوسط	٥٠	٤٢٪
متوفرة بمستوى متوسط	٣٤	٢٨٪
متوفرة بمستوى أقل من المتوسط	٧	٦٪
الاجمالي	١٢٠	١٠٠٪

ويوضح من هذا الجدول أن ما يقرب من ٦٦٪ من المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة تتوفر فيها هذه المرافق العامة بمستوى عال أو فوق المتوسط .

وتختلف هذه النسبة من دولة عربية إلى دولة أخرى .

### مدى توفر الخدمات العامة :

ويقصد بالخدمات العامة : دور العبادة ، التعليم ، الصحة ، الأمن والخدمات البلدية المتنوعة . . .

ومن سؤال عن مدى توفر هذه الخدمات أجاب ما يقرب من ثلث المدن والبلديات العربية بأنها متوفرة بمستوى عال ( ٣٢٪ ) .. أما المدن والبلديات العربية التي أجابت بأن هذه الخدمات متوفرة بمستوى فوق المتوسط ومتوسط فتبلغ ٨١ مدينة وبلدية بنسبة ( ٦٨٪ ) من مدن العينة ... بينما أجابت مدينة واحدة بأن هذه الخدمات متوفرة بمستوى أقل من المتوسط وهي دولة الامارات العربية المتحدة ( عجمان ) .

### التطورات الحضرية الملموسة :

كان من أهداف الاستبيان التعرف على حركة التطوير الحديثة في المدينة العربية وإنجازاتها ... فضمن الاستبيان بيان التطورات الحضرية الملموسة في المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة وكانت كالاتي :

- المدن والبلديات التي تشهد تطورات اجتماعية ٩٣
- المدن والبلديات التي تشهد تطورات اقتصادية ٨٤
- المدن والبلديات التي تشهد تطورات معمارية ٨٦
- المدن والبلديات التي تشهد تطورات تخطيطية ٦٥

ويلاحظ أن المدينة أو البلدية الواحدة قد تشترك في أكثر من بند منها .

### التنظيم الإداري في المدينة العربية :

إن التنظيم الإداري القائم في المدن العربية يتبع عدة تصنيفات إدارية مثل المحافظة .. اللواء .. القضاء .. البلدية .. المركز . وتوزع مدن العينة حسب التصنيفات الادارية كما يلي :

عاصمة دولة	١٢ مدينة
عاصمة إقليم / محافظة	٥٣ مدينة
عاصمة مركز / مقاطعة	٢٤ مدينة
أخرى ( بلدية )	٣١ مدينة





## ثانياً : مشكلات النمو العمراني الحضري في المدينة العربية :

تقف المدينة العربية المعاصرة على مفترق الطرق بين الماضي والحاضر والمستقبل .. وتجسم الماضي بالتراث الدني ، ويمثل الحاضر من خلال التطور الذي حدث للمدن العربية في نصف القرن الأخير حيث تأثرت دول المنطقة بما فرضه الاستعمار من أفكار ونظميات وقوانين استمرت حتى ما بعد مرحلة الاستقلال ، وفي ضوء التطور السريع في المجالات العمرانية والسكانية ، فإن المدينة العربية تواجه مستقبلاً بجر أمامه العديد من المشكلات التي تنتظر الحلول الطمعية حتى تواصل مدينة المستقبل القيام بالوظائف الإدارية والسياسية والاجتماعية والثقافية والدينية والترويحية والاقتصادية التي تزداد تعقيداً سنة بعد أخرى .

وتعاني المدينة العربية من العديد من المشكلات الناجمة عن النمو العمراني والإفراط فيه ، وربما تكون هناك بعض المشكلات المشتركة لأكثر من مدينة عربية واحدة ، وفي أكثر من دولة .. كما أنه من الممكن أن تتباين مشكلات النمو العمراني في المدينة العربية نظرا لظروف كل مدينة وخصائصها الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية .

وقد كشف الاستبيان عن العديد من المشكلات التي تواجه المدن والبلديات العربية في مواجهة النمو العمراني الحضري السريع الذي تشهده هذه الأيام .. ومن تحليل ومناقشة جوانب هذه المشكلات وإيجاد الحلول المناسبة لها ، أمكن تصنيفها في المجالات التالية :

### ★ مشكلات سياسية وإدارية :

تجابه ظاهرة النمو العمراني الحضري في المدينة العربية مشكلات وصعوبات إدارية بعضها ذات صبغة عامة متصلة بمشكلات التقسيم الإداري وتحديد وضع المدينة ، والبعض الآخر مشكلات تصانف الادارة الممولة عن ضبط وتنظيم عملية النمو العمراني الحضري .

وقد حاول الاستبيان الوقوف على أبعاد هذه المشكلات ... وتبين الآتي :

#### (١) بالنسبة للتقسيم الإداري وتحديد وضع المدينة :

ويصعد بها المشكلات الناجمة عن التوسع الإداري ، فالدول قاطبة ، ونتيجة لضغوط السكان فإنها تتجه بالتوسع عرضياً ورأسياً ، وقد يكون هذا الاتساع في الدول النامية شديد الحدة بسبب توسع الدول بشكل أفقي مما يؤدي إلى اتساع خدمات المدينة إلى خارج الحدود المرسومة لها نتيجة للهجرة الداخلية المستمرة من الريف باتجاهها نتيجة عوامل شتى ، وغالبا ما يتم تركيز هذه الأفواج على حدود وأطراف المدينة مما يؤدي بالنتيجة إلى تجاوز الحدود الإدارية للمدينة لتكوين أحياء عشوائية خاصة بها .

وعن سؤال عن مدى مناسبة التقسيم الإداري وتحديد وضع المدينة ، أجابت ٥٧ مدينة وبلدية من (١٢٠) بأنه مناسب إلى حد ما أو غير مناسب ، وباقي العينة وعددها ٦٣ مدينة وبلدية وتمثل ٥٢,٥% أفادت بأن التقسيم الإداري مناسب .

#### (٢) للتشريعات والنظم ومسايرتها لحركة التطوير :

تختلف أنماط الادارة والتنظيم في المدن والبلديات في العالم العربي سواء من حيث هيكلها التنظيمية أو من حيث القوانين والنظم والوائح التي تخضع لها ، أو من حيث نشأتها أساساً ، وإذا أمعنا النظر في مدارس الحكم المحلي الادارة المحلية التي تنتمي إليها لوجدنا أن بعضها قد تأثر بالأسلوب الانجليزي في الحكم المحلي الذي تتمتع فيه المحليات بصلاحيات واسعة وتقرر نفسها خططها وبرامجها المحلية ، ويبدو ذلك في صياغة تشريعات ونظم وقوانين بعض الدول العربية ، كما نجد أن بعض الدول العربية قد تأثرت نظمها بالنظم الغربي الذي يقوم على المادة من جانب الحكومة المركزية وعلى الأخص وزارة الداخلية ، وفي هذا النظام تمثل المحليات صورة من صور عدم التركيز الإداري .

إن تخلف التشريعات والنظم الإدارية عن مواكبة حركة التطوير الحديثة في المدن العربية هي إحدى المشكلات الهامة التي تواجه المدن الكبرى بسبب عجز هذه النظم والتشريعات عن الوفاء باحتياجات المدن من حيث التوظيف والتنظيم أو التنسيق أو حتى الرقابة نتيجة نمو المدن واتساع مساحتها وأحجامها السكانية ، وهكذا تختلف سلطات المدينة ( المحلية ) عن الوفاء باحتياجات السكان المحليين أو القيام بمسؤولياتها مما يؤدي إلى شوع الاستياء والشكوى والاتجاه إلى المراكز لحل المشكلات المتركمة بسبب القدرة الفنية والمالية المتميزة للمركز بمواجهة السلطات المحلية مما يؤدي إلى ضياع استقلال المحليات .

وفيما يتعلق بمناسبة التشريعات والنظم ومسايرتها لحركة التطوير في المدن والبلديات العربية ... كانت الاجابات كما يتبين من الجدول التالي :

## جدول (٦) صفات التشريعات والنظم الإدارية

بيان	العدد	النسبة المئوية
مناسبة	٦٦	٪٥٥
إلى حد ما	٥٣	٪٤٤
غير مناسبة	١	٪١
الإجمالي	١٢٠	٪١٠٠

ولهذا نعتقد أن هناك حاجة ماسة لاعادة النظر في التشريعات والنظم واللوائح التي لم تعد تمشي ولا تتفق ومتطلبات حركة النمو العمراني الحضري الذي تشهده المدن العربية ، ويجب أن تغطي هذه الدراسة أهمية خاصة للتوسع في اللامركزية وإعطاء المدن والبلديات صلاحيات أوسع تمكنها من إدارة شئونها بمرونة أكبر بما يتفق مع الظروف والعوامل البيئية .

وبالنسبة للتجاوب في تنفيذ هذه التشريعات والنظم واللوائح ... كانت إجابات المدن والبلديات كما يوضحه الجدول التالي :

بيان	العدد	النسبة المئوية
جود	٥٦	٪٤٧
متوسط	٥٩	٪٤٩
ضعيف	٥	٪٤
الإجمالي	١٢٠	٪١٠٠

### (٣) المشاركة الشعبية أو الوطنية :

إن المشاركة الشعبية أو الوطنية عن طريق تشكيل للجنان الخاصة بالأحياء لها أهمية بالغة في مساهمة المواطنين بعملية اتخاذ القرارات والتعاون مع السلطات المسئولة في تقديم الخدمات والبرامج والمشاريع .. ويتوقف أثر هذه المشاركة إيجاباً أو سلباً على عدة عوامل منها وعي المواطنين بمسئوليتهم ، وتناسب الدور الذي تحدد لهم للنظم والقوانين مع قدراتهم ، واستعداداتهم ، والبعد عن مباشرة الأمور التنفيذية التي من أهم متطلباتها الخبرة والتخصص والانتماء الوطني .

ولذلك فالتركيز على المشاركة الشعبية أو الوطنية في المجالات والبلديات يعد مطلباً أساسياً من مطالب الإدارة على المستوى المحلي حتى لا تأخذ هذه الإدارة طابع السلطة المطلقة التي تنفر الناس وتؤدي إلى العزلة بين الإدارة والمواطنين ، ومن هنا اعتبرت مشاركة المواطنين الواعية المدركة لمسئوليتها وللنابعة من انتمائهم للمجتمع وسيلة مطلوبة للإدارة وخير عن لها في نجاح مهمتها ، وهي في نفس الوقت غاية لا بد أن تعمل الإدارة الناجحة للوصول إليها ، وتأخذ المشاركة الشعبية أشكالاً متعددة منها ما هو منصوص عليه في النظم والقوانين واللوائح كتشكيل مجالس محلية أو لجان شعبية تنتخب أو تختار أو تعين من المواطنين المقيمين بدائرة المدينة أو البلدية ، ومنها ما يرجع إلى وعي المواطنين أنفسهم وتكون مشاركتهم بمبادرة منهم سواء بتقديم الخبرة أو التبرع بالأموال لتنفيذ بعض المشاريع أو الخدمات التي يحتاجون إليها بمجهزاتهم الذاتية .

وقد تضمن الاستبيان السؤال عن مدى فعالية للمشاركة الشعبية أو الوطنية ... وكانت إجابات المدن والبلديات المتمثلة في العينة كالتالي :

**جدول (٧)**  
**نوعية المشاركة الشعبية والوطنية في المدن**

الدولة	مجموع مدن العينة	المشاركة الشعبية أو الوطنية		
		فعالة	إلى حد ما	غير فعالة
المملكة الأردنية الهاشمية	٢٤	٧	١٦	١
دولة الإمارات العربية المتحدة	٥	١	٤	-
دولة البحرين	١	١	-	-
الجمهورية التونسية	١٧	٦	١١	-
الجمهورية الجزائرية	٥	٤	١	-
المملكة العربية السعودية	٢٠	٩	١٠	١
جمهورية السودان	٢	-	١	١
الجمهورية العربية السورية	٥	٣	٢	-
الجمهورية العراقية	٢	١	١	-
سلطنة عمان	٤	١	٣	-
دولة قطر	١	-	-	١
دولة الكويت	١	١	-	-
الجمهورية اللبنانية	٣	١	٢	-
الجمهورية العربية الليبية	٣	٢	١	-
المملكة المغربية	٢٥	١٠	١٥	-
الجمهورية العربية اليمنية	١	١	-	-
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	-	١
<b>الاجمالي</b>	<b>١٢٠</b>	<b>٤٨</b>	<b>٦٧</b>	<b>٥</b>

ومن الجدول السابق يتضح أن ٤٨ مدينة وبلدية فقط من ١٢٠ مدينة وبلدية هي مدن العينة بنسبة ٤٠٪ أفادت بأن المشاركة الشعبية أو الوطنية فعالة .. بينما أجابت ٦٧ مدينة وبلدية بنسبة ٥٦٪ بأنها فعالة إلى حد ما وباقى مدن العينة وتبلغ ٥ مدن أفادت بأن المشاركة الشعبية أو الوطنية غير فعالة .

**(٤) مشاركة الجامعات والهيئات العلمية :**

إن المدن والبلديات العربية يمكن أن تستفيد من الجامعات ومراكز البحوث والهيئات العلمية في مشروعات التنمية الحضرية ضمن إطار التخطيط القصير المدى أو البعيد المدى .

وغالباً ما تغطي الدول التابعة مراكز البحث العلمي والامتشاري أهمية ثانوية في علاج مشكلات مجتمعاتها المحلية ، في حين تشكل هذه المراكز الحد الحساس في الدول المتقدمة لدراسة وإيجاد حلول لمشاكل المجتمع .

وعن سؤال عن مدى مشاركة الجامعات والهيئات العلمية مع أجهزة المدن والبلديات العربية .. أفادت ٢٩ مدينة وبلدية فقط بنسبة تبلغ ٢٤٪ بوجود مشاركة فعالة من جانب الجامعات والهيئات العلمية ، وأجابت ٤٨ مدينة وبلدية بنسبة ٤٠٪ بأن المشاركة موجودة ولكن بصورة غير فعالة ، وباقى مدن العينة وعددها ٤٣ وتمثل ٣٦٪ أفادت بعدم وجود مشاركة من الجامعات والهيئات العلمية ويوضح الجدول التالي هذه البيانات :

**جدول (٨)**  
**مدى مشاركة الجامعات والهيئات العلمية مع المدن**

الدولة	مجموع مدن العينة	مشاركة للجامعات والهيئات العلمية		
		موجودة	إلى حد ما	غير موجودة
المملكة الأردنية الهاشمية	٢٤	٨	١١	٥
دولة الإمارات العربية المتحدة	٥	١	٣	١
دولة البحرين	١	-	١	-
الجمهورية التونسية	١٧	١	١٢	٤
الجمهورية الجزائرية	٥	٣	١	١
المملكة العربية السعودية	٢٠	١١	٤	٥
جمهورية السودان	٢	-	٢	-
الجمهورية العربية السورية	٣	١	٣	١
الجمهورية العراقية	٢	-	١	١
سلطنة عمان	٤	-	-	٤
دولة قطر	١	-	١	-
دولة الكويت	١	١	-	-
الجمهورية اللبنانية	٣	١	١	١
الجمهورية العربية الليبية	٣	١	٢	-
المملكة المغربية	٢٥	١	٥	١٩
الجمهورية العربية اليمنية	١	-	١	-
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	-	١
<b>الإجمالي</b>	<b>١٢٠</b>	<b>٢٩</b>	<b>٤٨</b>	<b>٤٣</b>

**مشكلات تخطيطية وتنظيمية :**

كان نمو المدن وتطورها بطيئاً جداً ، فلم تظهر الحاجة الملحة إلى تطوير خالص لمفهوم التخطيط في ذلك الوقت ، وبعد الثورة الصناعية وتطور المدن وتغيرها السريع والزيادة الكبيرة في عدد السكان وتطور وسائل المعيشة بها نتيجة التقدم العلمي والتكنولوجي ظهرت الضرورة لتطوير علم التخطيط ومفهومه كوسيلة لحل مشكلات هذه المدن لتحسين البيئة المعيشية للسكان .

والمدينة العربية كأي مدينة أخرى تولجها بصفة عامة في الوقت الحاضر مشاكل تخطيطية عديدة تتعلق بكافة نواحي النشاط فيها ، وترتبط هذه المشاكل عموماً بالتقدم الحضاري السريع الذي يمر به العالم العربي اليوم .

وقد حاول الاستبيان الوقوف على المشكلات التخطيطية والتنظيمية في المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة كما يلي :

**(١) التخطيط العلمي لمواجهة التطور العمراني :**

إن أهم المشكلات الخاصة بالتخطيط يمكن رؤيتها في غياب التخطيط العلمي للمدينة الكبرى .. فقد نمت أغلب المدن الكبرى في الدول النامية والأخذة في التطور في غياب التخطيط العلمي الذي يتناول الاقتصاد والاجتماع وحتى الطبيعة .. تخطيط يدخل في حسابه التكلفة والعائد .. كل ذلك أدى إلى زيادة مشكلات المدن الكبرى وتعقيدها وأدى ذلك إلى أن الوظائف التقليدية لم تعد مناسبة للتعامل مع المجتمعات الحضرية الكبرى بتفاعلاتها وحركتها المستمرة ، هذه المجتمعات التي تحتاج إلى خدمات متميزة وتعتبر بشري مخصص يقوم على أدائها .

فالمدن العربية وعواصمها على الأخص تشهد تحولا كبيرا في تطورها وأخذها بأبواب التقدم والعمران مما يستوجب أن يكون هناك تخطيط علمي سليم ينبع من واقعها وطبيعتها تركزها ووظائفها ومقرماتها وأهدافها الحضارية .

وقد حاول الاستبيان التعرف على مدى الأخذ بالتخطيط العلمي في المدن والبلديات .. وكانت الاجابات كما يتضح من الجدول التالي :

**جدول (٩)**  
**مدى الأخذ بالتخطيط العلمي في المدن والبلديات**

النسبة المئوية	العدد	بيان
٥٨,٣ %	٧٠	مأخوذ به
٣٨,٣ %	٤٦	إلى حد ما
٣,٤ %	٤	غير موجود
١٠٠ %	١٢٠	الإجمالي

ومن الجدول السابق يتضح أن ٧٠ مدينة وبلدية بنسبة ٥٨,٣ % من مدن العينة تأخذ بالتخطيط العلمي لمواجهة التطور العمراني ، كما أن ٤٦ مدينة وبلدية بنسبة ٣٨,٣ % تأخذ بالتخطيط العلمي إلى حد ما، بينما أجابت ٤ مدن فقط بأنه غير موجود .

**(٧) الإمكانيات المالية المتاحة :**

تعتمد كثير من المدن والبلديات العربية - على وجه العموم - بالنسبة لمواردها المالية على ما تخصصه لها الدولة في ميزانيتها العامة من اعتمادات لإنشاء وإدارة وصيانة الخدمات البلدية ، وتتقيد بما تحدده لها من وظائف فنية أو إدارية أو عمالية .

ولا ينفي هذا وجود موارد ذاتية لهذه المدن والبلديات سواء في صورة رسوم بلدية تقوم بتخصيلها من المواطنين أو الحصول على نسبة مئوية من الضرائب العامة المقررة ، أو مقابل بعض الخدمات التي تؤديها أو دخولها من تجريب بعض العقارات والأسواق والأراضي المملوكة .

وقد كشف الاستبيان الذي أجابت عليه ١٢٠ مدينة وبلدية أن غالبية المدن تعاني من نقص ملحوظ في مواردها المالية مما يؤثر على مستوى أداء خدماتها للمواطنين .. فأكثر من ٨٣ % من مدن العينة أجابت بأن الإمكانيات المالية المتاحة غير كافية أو قاصرة ومعنى ذلك أنها تعاني من مشكلات مالية متعددة تعوقها عن تنفيذ مشاريعها .

ويوضح الجدول التالي موقف المدن التي أجابت على الاستبيان من حيث الإمكانيات المالية المتاحة :



**جدول (١٠)**  
**موقف الإمكانيات المالية المتاحة في المدن**

الدولة	مجموع مدن العينة	الإمكانيات المالية المتاحة		
		كافية	إلى حد ما	قاصرة
المملكة الأردنية الهاشمية	٢٤	١	١٠	١٣
دولة الإمارات العربية المتحدة	٥	١	٢	٢
دولة البحرين	١	-	١	-
الجمهورية التونسية	١٧	١	١٤	٢
الجمهورية الجزائرية	٥	٤	١	-
المملكة العربية السعودية	٢٠	٧	١٢	١
جمهورية السودان	٢	-	-	٢
الجمهورية العربية السورية	٥	-	٣	٢
الجمهورية العراقية	٢	٢	-	-
سلطنة عمان	٤	-	٤	-
دولة قطر	١	١	-	-
دولة الكويت	١	١	-	-
الجمهورية اللبنانية	٣	-	-	٣
الجمهورية العربية الليبية	٣	١	٢	-
المملكة المغربية	٢٥	١	١٢	١٢
الجمهورية العربية اليمنية	١	-	-	١
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	-	١
<b>الإجمالي</b>	<b>١٧٠</b>	<b>٢٠</b>	<b>٦١</b>	<b>٣٩</b>

**(٣) الإمكانيات البشرية المتاحة :**

تمثل القوى البشرية العنصر الأساسي في جميع العمليات الإدارية والتنظيمية ، وعلى كفايتها وكفائها وحسن استخدامها يتحدد مستوى أداء الخدمات لمواجهة التحديات .

وعن سؤال عن مدى كفاية الإمكانيات البشرية المتاحة في أجهزة المدن والبلديات أجابت (٣٠) مدينة وبلدية بنسبة ٢٥٪ بأنها كافية ، وأجابت (٧٩) مدينة وبلدية بنسبة ٦٦٪ بأنها كافية إلى حد ما .. ويأتي مدن العينة وعددها ١١ مدينة وتمثل ٩٪ أفادت بأن الإمكانيات البشرية المتاحة قاصرة .

ويوضح الجدول التالي موقف المدن والبلديات التي أجابت على الاستبيان من هذا البيان :



**جدول (١١)**  
**الامكانات البشرية المتاحة في المدن**

الدولة	مجموع من العينة	الامكانات البشرية المتاحة		
		كافية	إلى حد ما	قاصرة
المملكة الأردنية الهاشمية	٢٤	١٣	١١	-
دولة الإمارات العربية المتحدة	٥	١	٤	-
دولة البحرين	١	١	-	-
الجمهورية التونسية	١٧	٣	١٤	-
الجمهورية الجزائرية	٥	٣	٢	-
المملكة العربية السعودية	٢٠	١	١٨	١
جمهورية السودان	٢	١	١	-
الجمهورية العربية السورية	٥	-	٤	١
الجمهورية العراقية	٢	-	١	١
سلطنة عمان	٤	١	٣	-
دولة قطر	١	-	١	-
دولة الكويت	١	-	١	-
الجمهورية اللبنانية	٣	١	١	١
الجمهورية العربية الليبية	٣	-	٣	-
المملكة المغربية	٢٥	٥	١٤	٦
الجمهورية العربية اليمنية	١	-	-	١
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	١	-
<b>الإجمالي</b>	<b>١٢٠</b>	<b>٣٠</b>	<b>٧٩</b>	<b>١١</b>

**★ مشكلات اجتماعية :**

المدينة وعاء واسع تتصهر فيه الجماعات الدينية والعرقية والمهنية والأميرية التي تمثل خلفيات ثقافية وأنماطاً حضارية ومستويات تعليمية متفاوتة واهتمامات وظيفية مختلفة وأمزجة وميولاً متباينة .. إن هذه الاختلافات مجملها تجعل المجتمع الحضري مصدراً للتفكك الذاتي والانحلال الاجتماعي .

وقد حاول الاستبيان التعرف على المشكلات الاجتماعية التي تواجه المدينة العربية المعاصرة بسبب النمو الحضري السريع فتضمن الاستبيان عدة أسئلة عن حركة النزوح السكاني من داخل الدولة للمدينة وحركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة ومن المدينة لجهات أخرى وسلبات وإيجابيات حركة الهجرة على نمط الحياة الاجتماعية في المدينة العربية .

**(١) حركة النزوح السكاني من داخل الدولة للمدينة :**

تعتبر حركة النزوح السكاني من الريف والبادية إلى المدينة من أهم مظاهر الهجرة الداخلية . وغالباً ما يرجع سبب النزوح السكاني من الريف إلى عوامل أساسية مرتبطة بالوضع الاقتصادي والاجتماعي في المجتمعات الريفية وفي المجتمعات الحضرية أيضاً .

لقد أصبحت المدن من أقوى مراكز الجذب لتيارات الهجرة الداخلية وتعمل المدينة على جذب الوافدين إليها على شكل أفراد أو جماعات وأسر صغيرة وأخرى كبيرة حيث يوفر التعليم والعمل وفرص التقدم في المناصب .

إن الدوافع التي تقوم بالضغط على سكان الريف للهجرة إلى المدينة متعددة ومتنوعة وهي تتلخص في عوامل الطرد التي تدفع بالريفيين وسكان البادية للتخلي عن مواقعهم معياً وراء حياة أفضل وفرص لأوفر ومكاسب أكبر من الثروة والمكانة الاجتماعية ، ومن عوامل الطرد أيضاً قلة الاهتمام بتطوير المجتمعات الريفية .

وقد حاول الامتبيان الوقوف على أبعاد حركة النزوح السكاني من داخل الدولة للمدينة .. فتبين أن ٣٠ مدينة وبلدية بنسبة ٢٥٪ أجابت بأنها ظاهرة عامة ، وأجابت ٧٥ مدينة وبلدية بنسبة ٦٢٪ بأنها نشطة أو متوسطة ، بينما أجابت ١٥ مدينة بنسبة ١٣٪ بأنها غير محسوسة كما يتضح من الجدول التالي :

**جدول (١٢)**  
**أبعاد حركة النزوح السكاني من داخل الدول للمدن**

بيان	العدد	النسبة المئوية
ظاهرة عامة	٣٠	٢٥٪
نشطة	٣٦	٣٠٪
متوسطة	٣٩	٣٢٪
غير محسوسة	١٥	١٣٪
الاجمالي	١٢٠	١٠٠٪

### (٢) حركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة :

تعرف الهجرة من خارج الدولة للمدينة بالهجرة الخارجية أو الدولية .. ويعتبر المهاجر وافدا بالنسبة للمدينة المستقبلة كما يعتبر نازحا بالنسبة للدولة المصدرة .

والهجرة الخارجية تتميز بخصائص تختلف عن سمات ومعوقات الهجرة الداخلية بسبب أن الهجرة الخارجية تؤدي إلى تغيرات بنائية في التكوينات السكانية بينما الهجرة الداخلية لا تغير في التكوين السكاني للمجتمع لكنها تخلق تغيرات هيكلية في التوزيع السكاني في إطار المجتمع .. والهجرة الخارجية تخضع لمؤثرات وعوامل معينة .

وإذا كشف الامتبيان أن ٧٠ مدينة وبلدية من (١٢٠) أجابت بأن حركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة ضعيفة بينما أجابت ٣٢ مدينة بأنها متوسطة .. أما باقي مدن العينة وتبلغ ١٨ مدينة وبلدية فقد أجابت بأن حركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة نشطة .

### (٣) الهجرة من المدينة لجهات أخرى :

بلغت مدن العينة التي أجابت على أن الهجرة من المدينة لجهات أخرى بأنها نشطة (٦) مدن فقط بنسبة ٥٪ كما أجابت ٣٣ مدينة بأنها متوسطة ، و ٦٥ مدينة بنسبة ٥٤٪ بأنها ضعيفة .. وباقي مدن العينة وتبلغ ١٦ مدينة وبلدية أجابت بأنها غير موجودة كما يتضح ذلك من الجدول التالي :





**جدول (١٣)**  
**حركة الهجرة السكانية من المدينة إلى الجهات الأخرى**

الدولة	مجموع مدن العينة	الهجرة من المدينة لجهات أخرى		
		نشطة	متوسطة	ضعيفة
المملكة الأردنية الهاشمية	٢٤	-	٩	١٠
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	-	١	٢
دولة البحرين	١	-	١	-
الجمهورية التونسية	١٧	٣	٤	١٠
الجمهورية الجزائرية	٥	-	٢	١
المملكة العربية السعودية	٢٠	-	٢	١٦
جمهورية السودان	٢	-	-	١
الجمهورية العربية السورية	٥	-	-	٥
الجمهورية العراقية	٢	-	-	١
سلطنة عمان	٤	-	-	٢
دولة قطر	١	-	-	١
دولة الكويت	١	-	-	١
الجمهورية اللبنانية	٣	-	٢	١
الجمهورية العربية الليبية	٣	-	-	٣
المملكة المغربية	٢٨	٣	١٢	٩
الجمهورية العربية اليمنية	١	-	-	١
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	-	١
<b>الاجمالي</b>	<b>١٢٠</b>	<b>٦</b>	<b>٣٣</b>	<b>٦٥</b>
				<b>١٦</b>

**(٤) مدى تأثير حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية :**

إن حركة الهجرة تسبب للعديد من المشكلات في كل من المجتمعات الحضرية والمجتمعات الريفية على حد سواء . ولا يمكن أن ننظر إلى المهاجرين على أنهم منتجون ومستهلكون فقط ، بل أناس هاجروا بعاداتهم وقيمهم وشخصيتهم المختلفة وطموحاتهم ، وعملية توافقهم وتكيفهم مع البيئة الجديدة قد تطول منها أو تقصر حسب عدة متغيرات ، كما أن للهجرة أثرأ مباشرأ في تغيير النظام المطبق في المجتمع الحضري والمجتمع العام .

وقد حاول الاستبيان بيان الآثار الإيجابية والسلبية والمشكلات المتنوعة التي تخلفها حركة الهجرة في المدن والبلديات العربية وكانت الاجابات كالتالي :

**ـ الاجابات :**

اشتمل الاستبيان على بيان اجابات تأثير حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية في المدن والبلديات الممتلة في العينة والتي تبلغ ١٢٠ وكانت الاجابات كالتالي :

- ☐ تفاعلات مفرطة للمجتمع
- ☐ ارتفاع المستوى الثقافي
- ☐ اكتساب عادات جديدة
- ☐ ٦٣ مدينة
- ☐ ٤٣ مدينة
- ☐ ٢٥ مدينة

ويلاحظ أن المدينة أو البلدية الواحدة قد تشترك في أكثر من عنصر من هذه العناصر .

**ـ السلبيات :**

أما السلبيات التي تخلفها حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية في المدن والبلديات الممتلة في العينة فكانت كالتالي :

- ☐ عادات وتقاليد مغايرة للمجتمع .
- ☐ زيادة غير مرغوبة في المكان .
- ☐ عدم التجانس السكاني .

#### مشكلات متنوعة :

تؤثر حركة الهجرة على العلاقات الاجتماعية للمجتمع المستقبل والمجتمع المصدر على حد سواء وقد تؤدي حركة الهجرة إلى ظهور بعض المشكلات الاجتماعية مثل التفكك الأسري والسفور والاختلاط بين الجنسين وزيادة نسبة الجريمة وحوادث المرور .

وقد حاول الاستبيان الوقوف على أبعاد هذه المشكلات فتبين الآتي :

- ☐ ٦٠ مدينة وبلدية أجابت بأن حركة الهجرة تؤدي إلى زيادة حوادث المرور في المدينة .
- ☐ ٥١ مدينة وبلدية أجابت بأن حركة الهجرة تؤدي إلى تقليد المجتمعات الحضرية الغريبة .
- ☐ ٢٥ مدينة وبلدية أفادت بأن حركة الهجرة تؤدي إلى التفكك الأسري .
- ☐ ٢٠ مدينة وبلدية أفادت بأن حركة الهجرة تؤدي إلى الاختلاط بين الجنسين وما ينتج عنه من مشكلات .

ويوضح الجدول التالي هذه المشكلات موزعة على الدول العربية :

#### جدول (١٤) تأثير حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية

الدولة	مجموع مدن العينة	تأثير حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية				
		السفور	الاختلاط بين الجنسين	التفكك الأسري	تقليد المجتمعات الحضرية	زيادة نسبة الجريمة
المملكة الاردنية الهاشمية	٢٤	٢	٥	٩	٩	١٠
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	١	١	١	٣	٥
دولة البحرين	١	-	-	-	١	-
الجمهورية التونسية	١٧	٢	٤	٤	١٣	١١
الجمهورية الجزائرية	٥	١	١	-	٢	-
المملكة العربية السعودية	٢٠	١	-	١	٨	١٣
جمهورية السودان	٢	-	-	-	-	١
الجمهورية العربية السورية	٥	-	-	-	-	٣
الجمهورية العراقية	٢	-	-	-	-	١
سلطنة عمان	٤	١	١	-	١	٤
دولة قطر	١	١	-	١	١	-
دولة الكويت	١	١	١	-	١	-
الجمهورية اللبنانية	٣	-	-	١	١	-
الجمهورية العربية الليبية	٣	١	١	١	١	٣
المملكة المغربية	٢٥	٤	٥	٥	٩	٩
الجمهورية العربية اليمنية	١	-	١	١	١	١
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	-	-	١	-	-
الاجمالي	١٢٠	١٥	٢٠	٢٥	٥١	١٩
						٦٠

## ★ مشكلات اقتصادية :

يفرض التحضر متطلبات باهظة التكاليف مثل إنشاء المؤسسات والمدارس والمستشفيات وبناء المساكن وشبكات الاتصال والمواصلات والأسواق وحماية البيئة من التلوث ويزداد الوضع تعقيدا إذا كان معدل النمو الحضري السنوي أعلى من معدل التنمية الاقتصادية أو الانتاج .

وقد حاول الاستبيان التعرف على هذه المشكلات التي تولجها المدن والبلديات الممثلة في العينة كالتالي :

### (١) تأثيرات سلبية لحركة التصنيع والتعدين :

تؤثر عملية التصنيع بصورة فعالة ليس في معدلات نمو المناطق الحضرية في مواقع معينة في الدولة فحسب بل في نمط وخصائص واتجاهات هذا النمو وفي المستوى النسبي للتنمية الاقتصادية الناجمة عن عملية التحضر أيضا ، كما أن هناك علاقة مباشرة بين مراحل التنمية الصناعية والنمو الحضري في بعض المناطق للدولة أو على المستوى القومي الشامل .

وتنشأ مشكلات متعددة نتيجة قيام أنواع معينة من الصناعات والتي تتطلب برامج ومشروعات خاصة بها مثل الخدمات الاجتماعية للعمال ( الصحة والتعليم والسكن ) وكذلك برامج لتوفير البيئة الصحية وحماية الأسر من التلوث الناجم عن النفايات التي تفرزها هذه الصناعات .

وعن سؤال عن مدى للتأثيرات السلبية لحركة التصنيع والتعدين في المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة .. كانت الاجابات كالتالي :

عدد المدن	التأثيرات
٦٤	<input type="checkbox"/> تلوث البيئة
٢٣	<input type="checkbox"/> الصحة العامة
٢١	<input type="checkbox"/> أخطار المهنة

مع ملاحظة أن المدينة أو البلدية قد تشترك في أكثر من عنصر .

### (٢) تأثيرات سلبية للمنشآت الاقتصادية :

حاول الاستبيان الوقوف على التأثيرات التي تخلفها المنشآت الاقتصادية والبنوك والبيوت المالية والتجارية على الخدمات والمرافق العامة في المدن والبلديات الممثلة في العينة .. فجاءت الاجابات كالتالي :

٢٠	<input type="checkbox"/> تأثيرات سلبية على المرافق العامة
٤٤	<input type="checkbox"/> مدينة
٥٢	<input type="checkbox"/> تأثيرات سلبية على حركة النقل والمواصلات
	<input type="checkbox"/> مدينة
	<input type="checkbox"/> تأثيرات سلبية للتكدس في مناطق النشاط الاقتصادي
	<input type="checkbox"/> مدينة

### (٣) تأثيرات عكسية على النشاط الزراعي :

تضمن الاستبيان سؤالا للتعرف على التأثيرات العكسية التي يخلفها النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات الممثلة في الاستبيان على النشاط الزراعي فيها ويوضح الجدول التالي موقف المدن والبلديات من هذا الببان .



**جدول (١٥)**  
**التأثيرات العكسية للنمو العمراني على النشاط الزراعي**

الدولة	مجموع مدن العينة	تأثيرات عكسية على النشاط الزراعي		
		بالهجرة إلى مناطق التحضر	نقص الأيدي العاملة في الزراعة	ارتفاع تكاليف الزراعة
المملكة الأردنية الهاشمية	٢٤	٧	١٨	٢٢
دولة الإمارات العربية المتحدة	٥	-	٥	٥
دولة البحرين	١	١	١	١
الجمهورية التونسية	١٧	١٠	١٤	١٤
الجمهورية الجزائرية	٥	٣	٣	٣
المملكة العربية السعودية	٢٠	٦	١٥	١٣
جمهورية السودان	٢	٢	٢	٢
الجمهورية العربية السورية	٥	٤	٥	٤
الجمهورية العراقية	٢	٢	١	١
سلطنة عمان	٤	٢	٤	٢
دولة قطر	١	١	١	١
دولة الكويت	١	-	١	١
الجمهورية اللبنانية	٣	١	٣	٢
الجمهورية العربية الليبية	٣	١	١	٢
المملكة المغربية	٢٥	١٢	٨	١١
الجمهورية العربية اليمنية	١	١	١	١
جمهورية اليمن الديمقراطية	١	١	١	١
<b>الإجمالي</b>	<b>١٢٠</b>	<b>٥٤</b>	<b>٨٤</b>	<b>٨٦</b>

**★ مشكلات الخدمات والمرافق العامة :**

تختص الأجهزة التنفيذية في المدن بصفة أساسية بالخدمات والمرافق العامة ، فهي تنشئها وتديرها وهي المسئولة عن كل ما يتصل بها ، ومن هذه الخدمات : خدمات النظافة العامة ، حماية البيئة ، العناية بالحدائق والمنتزهات ، إنشاء ورصف الطرق ، المياه ، الكهرباء والنقل العام .. الخ ، وكلما اتجهت المدن والبلديات العربية نحو التحضر كلما زادت مشكلات الخدمات والمرافق العامة على اختلاف أنواعها تنفيذاً وعمقاً وتتضخم التحديات التي تواجهها سلطات المدينة ويتسع نطاق المسئولية والضغط على الأجهزة والمؤسسات لوضع الحلول والمعالج لمختلف جوانب مشكلة الخدمات والمرافق العامة وتوفيرها لمختلف فئات الشعب .

وقد حاول الاستبيان التعرف على أبعاد هذه المشكلات :

**(١) عدم التنسيق بين قطرات النمو الحضري ومتطلباته من الخدمات العامة والبلدية :**

من المشكلات التي تواجهها المدينة العربية نتيجة النمو العمراني الحضري الذي تشهده هذه الأيام :

زيادة عدد السكان بصورة أخلت بالمخططات الأساسية للمدن وعدم كفاية التجهيزات الأساسية اللازمة ومشكلات النقل الداخلي ولزومات المرور ومشكلات تلوث البيئة والنظافة العامة .

وقد اشتمل الاستبيان على بيان هذه المشكلات كما يتضح من الجدول التالي الذي يبين موقف المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة من هذه المشاكل :

### جدول (١٦) أهم مشكلات الخدمات والمرافق العامة في المدن

بيـان	العدد
إسكان	٥٦
مدارس	٢٢
مستشفيات	٣٧
نقل عام	٣٩
إنشاء ورصف الطرق	٥٦
مياه	٣٧
صرف صحي	٥٠
كهرباء وإنارة	٢٨
حدائق ومنزهات	٦٢
نظافة عامة	٤٤
حماية البيئة	٤٥
مراقبة الأغذية	٢١
خدمات أخرى	٣

ويلاحظ أن المدينة أو البلدية الواحدة قد تشترك في أكثر من بند ومن الجدول السابق يتضح الآتي :

- ☐ عدم التوازن في عدد من المرافق الترويحية ( الحدائق والمنزهات ) .
- ☐ قصور خدمات الصرف الصحي وإنشاء ورصف الطرق وتعييدها عن تلبية الاحتياجات الناجمة عن النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات الممثلة في العينة .
- ☐ عدم كفاية مشروعات الإسكان في المدن العربية لمواجهة زيادة نسبة التحضر وتدفق المهاجرين من الريف والبادية بالإضافة إلى الهجرة الدولية .

### (٢) صعوبة مواجهة حركة التحضر السريع بالامكانيات المتاحة :

سبق أن أشرنا في جزء سابق من هذا البحث الاستبياني إلى أن غالبية المدن والبلديات الممثلة في العينة تعاني من نقص ملحوظ في مواردها المالية مما يؤثر على مستوى أداء خدماتها للمواطنين ، كما أفادت غالبية المدن أيضا بأن القوى البشرية المتاحة غير كافية . وقد كشف الاستبيان عن صعوبة مواجهة حركة التحضر السريع الذي تشهده المدن العربية بالامكانيات المتاحة ، فقد أجابت ٨٧ مدينة وبلدية من المدن الممثلة في العينة والتي تبلغ ( ١٢٠ ) بأن الاعتمادات المالية غير كافية .. كما أجابت ٥٣ مدينة وبلدية بأن السبب في صعوبة مواجهة حركة التحضر السريع يرجع إلى أن القوى البشرية المتاحة لديها غير معدة أو مدربة في التخصصات المختلفة .



## موجز لخصائص مشكلات النمو العمراني :

لقد كشف الاستبيان عن العديد من المشكلات التي تواجه المدن والبلديات العربية نتيجة للنمو العمراني الحضري والاقراط فيه ويمكن إيجاز هذه المشكلات فيما يلي :

### **أولاً : مشكلات إدارية وميسابية :**

١ - إن نمو المدينة العربية المريع وامتدادها يؤدي إلى اتساع خدمات المدينة إلى أراضي جديدة نتيجة للاحتداد العمراني حولها مما يتطلب إعادة النظر في التقسيمات الادارية للمدن والبلديات القائمة حالياً والتي تمت عندما كانت المدن صغيرة .

وقد أجابت ٤٨% من المدن والبلديات الممثلة في العينة بأن التقسيم الاداري وتحديد وضع المدينة مناسب إلى حد ما أو غير مناسب في الوقت الحالي .

٢ - نتيجة لنمو المدن واتساع مساحتها ولأحجامها السكانية فقد أصبحت للتشريعات والقوانين واللوائح والنظم الحالية عاجزة عن الوفاء باحتياجات المدن ومواجهة متطلبات الحياة المعاصرة في كثير من الدول العربية .

وقد جاءت إجابات ما يقرب من نصف عدد المدن والبلديات الممثلة في العينة بأن التشريعات والنظم واللوائح الحالية لا تناسب حركة التطوير القائمة .

٣ - للمشاركة الشعبية أو الوطنية دور فعال ومؤثر في دفع العمل بالبلديات وإنطلاقه نحو غاياته .

وقد أثبت الاستبيان أن المشاركة الشعبية أو الوطنية في العمل بالمدن والبلديات غير فعالة في الغالبية العظمى من المدن الممثلة في العينة .

٤ - إن البحث العلمي والدراسات العملية في المجالات التي ترتبط بقضايا الحضرة الأساسية من الأمور التي يجب أن تراعيها المدن والبلديات العربية في هذه المرحلة من تطورها .

ويمكن للمدن والبلديات العربية الاستفادة من الجامعات ومراكز البحوث والهيئات العلمية في مشروعات التنمية الحضرية بها . ومن سؤال عن مدى مشاركة الجامعات والهيئات العلمية مع أجهزة المدن والبلديات في إجراء البحث العلمي والدراسات العملية أجابت ٢٤% من المدن والبلديات الممثلة في العينة بأنها موجودة ..

بينما جاءت إجابات ٤٠% من المدن بأن هذه المشاركة موجودة ولكن بصورة غير فعالة .. كما أجابت ٣٦% منها بعدم وجود مشاركة من الجامعات والهيئات العلمية .

### **ثانياً : مشكلات تخطيطية وتنظيمية :**

#### **١ - التخطيط العلمي لمواجهة التطور العمراني :**

تشهد المدن العربية وعواصمها على الأخص تحولاً كبيراً في تطورها ، وأخذها بأسباب التقدم والعمران يستوجب أن يكون هناك تخطيط علمي سليم لمواجهة هذا التطور وقد حاول الاستبيان التعرف على مدى الأخذ بالتخطيط العلمي لمواجهة التطور العمراني في المدن والبلديات وتبين أن ٣٨% من المدن والبلديات تأخذ بالتخطيط العلمي إلى حد ما ، ٥٨% منها تأخذ بالتخطيط العلمي .

#### **٢ - الامكانيات المالية المتاحة :**

إن التوسع العمراني يتطلب خدمات أكثر وبمعنى آخر تكاليف جديدة تتحملها الادارة لمواجهة التوسع الجديد .. وتعتبر الموارد المالية المنصر للتعامل في أي منظمة أو أي تنظيم قائم أو ينشأ .

وقد لوحظ من الاستبيان بصورة عامة أن المدن والبلديات تعاني من نقص مواردها المالية ولهذا فهي لا تستطيع أن تقوم بالمهام الموكلة إليها ولا الاستجابة إلى كثير من مطالب المواطنين .

#### **٣ - الامكانيات البشرية المتاحة :**

تحتاج أية عملية يجريها المجتمع إلى عنصر بشري كفء وقادر على إحداث التغيير ضمن منهجية مخطط لها ومدرّب على التنفيذ ومتابعة التنفيذ .

وتعاني المدن والبلديات العربية من عدم توفر الكفاءات العلمية المتخصصة في الميادين المختلفة .  
وقد تبين من الاستبيان عدم كفاية الامكانيات البشرية المتاحة لمواجهة حركة التطور الحضري التي تشهدها المدن والبلديات العربية .

#### ثالثاً : مشكلات اجتماعية :

- ١ - تبين من الاستبيان أن ظاهرة النزوح السكاني من داخل الدولة المدينة متوسطة أو غير محسومة .
- ٢ - تعتبر حركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة ضعيفة إذ جاءت إجابات ٧٠ مدينة وبلدية من ١٢٠ بذلك .
- ٣ - بلغت نسبة المدن والبلديات التي أجابت بأن الهجرة من المدينة لجهات أخرى ضعيفة حوالي ٥٤ % .
- ٤ - تسبب حركة الهجرة العديد من المشكلات .. وقد حاول الاستبيان معرفة الآثار السلبية والإيجابية والمشكلات المتنوعة التي تخلفها حركة الهجرة في المدن والبلديات .. وكانت كالآتي :
  - أ - من إيجابيات حركة الهجرة أنها تؤدي إلى تفاعلات مفيدة للمجتمع واكتساب عادات جديدة كما أنها تؤدي إلى ارتفاع المستوى الثقافي بين المواطنين .
  - ب - أما سلبيات حركة الهجرة فتتمثل في أنها تؤدي إلى زيادة غير مرغوبة في السكان وعدم التجانس السكاني كما أنها تعيب ظهور عادات وتقاليد مغايرة للمجتمع .
  - ج - تؤثر حركة الهجرة على العلاقات الاجتماعية للمجتمع وتؤدي إلى ظهور بعض المشكلات مثل :
    - ☐ زيادة حوادث المرور .
    - ☐ تقليد المجتمعات الحضرية للقرية .
    - ☐ التفكك الأسري .
    - ☐ الاختلاط بين الجنسين وزيادة نسبة الجريمة .
    - ☐ السفور .

#### رابعاً : مشكلات اقتصادية :

- ١ - تنشأ مشكلات متعددة نتيجة قيام أنواع معينة من الصناعات تؤثر على الصحة العامة والبيئة وقد تبين من الاستبيان أن هناك تأثيرات سلبية لحركة التصنيع والتسعين في المدن العربية مثل :
  - تلوث البيئة .
  - الصحة العامة .
  - أخطار المهنة .
- ٢ - تؤثر المنشآت الاقتصادية والبنوك والبيوت المالية والتجارية على الخدمات والمرافق العامة في المدن والبلديات العربية بنسب متفاوتة .
- ٣ - واجهت إجابات المدن والبلديات بأن لها تأثيرات سلبية تؤدي إلى التكدس في مناطق النشاط الاقتصادي وحركة النقل والمواصلات .
- ٣ - أما التأثيرات العكسية التي يخلفها النمو العمراني الحضري على النشاط الزراعي في المدن والبلديات العربية فتتمثل في الآتي :
  - ☐ نقص في الأيدي العاملة في المجال الزراعي .
  - ☐ ارتفاع تكاليف الزراعة .
  - ☐ الهجرة إلى مناطق التحضر .

#### خامساً : مشكلات الخدمات والمرافق العامة :

- ١ - تواجه المدن والبلديات العربية عدة مشكلات نتيجة النمو العمراني الحضري الذي تشهده اليوم تؤدي إلى عدم كفاية الخدمات والمرافق العامة الموجودة لديها لمواجهة هذا النمو .
- وقد تبين من الاستبيان عدم التنسيق بين فترات النمو العمراني للحضري ومتطلباته من الخدمات العامة والبلدية التالية :
  - ☐ الإسكان .
  - ☐ إنشاء ورصف للطرق .
  - ☐ الحدائق والمتنزهات .
  - ☐ الصرف الصحي .
  - ☐ النقل العام .
  - ☐ الممنشقيات .
  - ☐ حماية البيئة ومراقبة الأغذية .
  - ☐ الكهرباء والإنارة .
  - ☐ المياه .
- ٢ - أفادت معظم المدن والبلديات العربية الممتلة في العينة بأن هناك صعوبة لمواجهة حركة التحضر السريع الذي تشهده بالامكانيات المتاحة سواء المالية أو البشرية .

### ثالثاً : المقترحات والحلول لمشكلات النمو العمراني في المدن العربية :

#### (١) مقترحات المسؤولين في المدن والبلديات العربية لحل المشكلات الحالية للنمو العمراني الحضري :

لما كان الهدف من هذا الاستبيان التعرف على آراء ومقترحات المسؤولين في المدن والبلديات العربية ومراعاتهم لحل المشكلات والصعوبات التي تبرزهم في مواجهة النمو العمراني الحضري من واقع المعاشاة الواقعية والممارسة العملية ... فقد طلب الاستبيان بيان هذه المقترحات والآراء لتنسيق الخطوات بين المدن والبلديات العربية لتحقيق الأهداف المشتركة لنهضتها ونهضة .

وقد تضمنت المقترحات ما يلي :

#### ( أ ) التخطيط المصلي :

التخطيط بصفة عامة هو أسلوب ووسيلة عملية للتطوير والبناء ، ظهر بأشكال وصور مختلفة في بعض الأحيان على المستوى الدولي العام ، كما ظهر أيضاً على مستوى الدولة وعلى مستوى الأقاليم والمدينة .

والتخطيط عموماً هو وضع خطة للعمل في المستقبل تتضمن أهدافاً محددة تتطلب العمل على تحقيقها - كما تتضمن أيضاً تخطيط وسائل تحقيق هذه الأهداف وتوزيعها وتنفيذها وإقتصادياتها ومواقعها ومستويات التخطيط المختلفة هي :

- ☐ المستوى القومي : وهو بمعالج الدولة كوحدة كاملة .
- ☐ للمستوى الإقليمي : وهو تخطيط على مستوى أقاليم الدولة المختلفة .
- ☐ المستوى المحلي : وهو تخطيط على مستوى المدينة أو القرية كما أن هناك المستوى الدولي .

وقد تضمنت مقترحات المدن والبلديات الممثلة في العينة ضرورة وجود تخطيط مسبق سواء على المستوى القومي أو الإقليمي أو المحلي كالتالي :

- |                 |                |
|-----------------|----------------|
| ٦٢ مدينة وبلدية | - تخطيط قومي   |
| ٤٥ مدينة وبلدية | - تخطيط إقليمي |
| ٥٥ مدينة وبلدية | - تخطيط محلي   |

( مع ملاحظة أن المدينة أو البلدية الواحدة اقترحت أكثر من مستوى ) .

#### ( ب ) البحث والدراسة :

إن البحث العلمي والدراسات الميدانية في المجالات التي ترتبط بقضايا التخطيط الأساسية من الأمور التي اقترحتها المدن والبلديات العربية الممثلة في العينة .

وتمثلت اقتراحات المدن والبلديات فيما يلي :

- ☐ ضرورة دعم قطاع البحوث بأجهزة المدن والبلديات .
- ☐ تكثيف العمل الميداني والتحرك في مواقع المشكلات للعمل على حلها ميدانياً .
- ☐ الاستفادة من الهيئات والمنظمات العلمية في نطاق المدن في التعاون على دراسة المشكلات التي تصادف المدن والبلديات والعمل على إيجاد الحلول المناسبة لها .
- ☐ العمل على دعم المحليات بالإمكانات المالية والعناصر البشرية القادرة والمدرية .
- ☐ حصر المشكلات العاجلة وترتيبها في أولويات ومعرفة مواجهتها حتى لا تتفاقم .
- ☐ عقد الندوات واللقاءات على المستوى الوطني والمحلي لمتابعة توصيات ومراجعات المؤتمرات والندوات الدولية والإقليمية .

#### مقترحات وآراء أخرى :

- ١ - العمل على تنمية موارد البلديات بإقامة مشروعات تعود بالدخل المادي عليها .
- ٢ - زيادة أواصر التعاون بين بلديات العالم العربي لتبادل الخبرات في كافة المجالات .
- ٣ - التركيز على أنماط معينة للأبنية التي تقام حديثاً للحفاظ على السمات والتراث الإسلامي العربي .



- ٤ - الاهتمام بوضع المخططات الهيكلية للمدن من خلال دراسات تخطيطية شاملة .
- ٥ - تعديل قانون البلديات وتحديد اختصاصاتها وسلطاتها ونظم إدارتها بما يمكن المواطنين من المشاركة الفعالة .
- ٦ - إمكانية إحداث مناطق للصناعات الصغيرة خارج مناطق العمران .
- ٧ - أن تقوم منظمة المدن العربية بعمل زيارات ميدانية لبعض المدن والبلديات في البلاد التي تحتاج للمون من شقيقتها للمساعدة في عونها ونقل التجارب بين المدن الأخرى .
- ٨ - العمل على خلق نوع من التزوج المكاني المعكبي من المدينة إلى البادية والريف وذلك بخلق فرص العمل والتشغيل في البادية والريف .

## (٢) علاج مشكلات النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات العربية :

تناولت هذه الدراسات ظاهرة النمو العمراني الحضري في المدن والبلديات العربية والمشكلات التي تعترضها في مواجهته من واقع المعاشية الراقمية والتطبيقية وذلك من خلال تحليل بيانات ومعلومات المدن ومعايشتها لمشكلات العمل في الشؤون البلدية . ويستخلص منها بعض النتائج التي يمكن أن تعتبر مقومات لحل المشكلات القائمة ومواجهة ما قد يستجد منها بحيث تضاف إلى مرئيات ومقترحات الأخوة الذين قدموا للموضوع العلمي المؤتمر عصارة فكرهم وخلاصة تجاربهم . ونحاول إيجاز النتائج فيما يلي :

### ( أ ) عدم التوازن الحضري :

تتشترك أغلب المدن في الدول العربية في مركز السكان الحضر في المدينة الرئيسية ( وأحيانا تسمى المدينة الأم ) ، وطبيعة الحال فإن مثل هذه الظاهرة سوف لا تكون لها مردودات إيجابية ... ويتطلب ذلك حلاً عن طريق وضع استراتيجية تعيد التوازن الحضري بالعمل على إنشاء مدن تابعة للمدن الكبرى على أطرافها وتوزيع الأنشطة الاقتصادية والخدمية بينها وبين هذه المدن بحيث يمكن تحقيق خفض السكان وعضم مراكزهم داخل المدن الرئيسية .

### ( ب ) التكتسيات الإدارية :

يجب إعادة النظر في أوضاع الحدود الإدارية للمدن والبلديات التي رسمت أصلاً عندما كانت المدن صغيرة واحتياجات سكانها محدودة . والعمل على زيادة المؤسسات التحتية ( مؤسسات للتخطيط والبحوث .. الشرطة والأمن العام .. تنظيم المدن .. التلوث وحماية البيئة ) .

### ( ج ) للتشيعات والأنظمة واللوائح :

- إعادة النظر في الأنظمة والقوانين واللوائح التي تتناول الشؤون البلدية بصفة خاصة والعمل على تطويرها وتحديثها حتى تتواءم المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية وتستجيب لحركة التطور الحديثة في المدن والبلديات ولتكون أداة قوية ومرنة تساعد على الارتفاع بمستوى أداء الخدمات المتغيرة .
- الاهتمام بنشريات الأراضي واستخداماتها ومواجهة أساليب التعديتات على الأملاك العامة .

### ( د ) المشاركة الشعبية والوطنية :

لما كانت الوحدات المحلية هي الصق أجهزة الدولة بالمواطنين وأكثرها اتصالاً واحتكاكاً بهم ، فإن عنصر المشاركة الشعبية يجب أن يحتل موقع الصدارة خصوصاً في البنيات المحلية .

والجالس المحلية تعتبر المطابع الرسمي لتنظيم المشاركة الشعبية التي تؤدي إلى مساومة المواطنين بعملية اتخاذ القرارات والتعاون مع السلطات المسؤولة في تقديم الخدمات والبرامج والمشروعات .

وقد تشير لبعض المرئيات في هذا الخصوص فيما يلي :

- تعديل قانون البلديات وتحديد اختصاصاتها ونظم إدارتها بما يمكن المواطنين من المشاركة الفعالة .
- تنشيط دور العلاقات العامة في البلديات .
- الاهتمام بالعمل الميداني ، فطيمية مهام البلديات بصورة عامة تستلزم انتقال المسؤولين إلى مواقع العمل ومعايشة المواطنين والعمل على حل مشكلاتهم على الطليعية .

#### ( هـ ) مشاركة الجامعات والهيئات العلمية :

العمل على الاستفادة من الجامعات والمعاهد ومراكز البحوث العلمية في التعاون مع المدن والبلديات على دراسة مشكلاتهم وإيجاد الحلول المناسبة لها . حيث أن إجراء بحوث علمية تساعد على تحديد المشكلات وتفسير العوامل المؤثرة فيها .

#### ( و ) الموارد المالية :

- تعتبر الموارد المالية العنصر الفعال في أي منظمة أو مؤسسة ، وقد لوحظ بصورة عامة - أن المدن والبلديات العربية المعثلة في العينة تعاني من نقص في مواردها المالية .. وتطالب المدن والبلديات بما يلي :
- دعم موقوفها في زيادة تمويلها باطلاق دعما ، في حدود معقولة كفرض الضرائب والرسوم المحلية .
  - معاونتها في إنشاء المشروعات التي تعود بالنفع المادي عليها بتقديم الرأي والمشورة .
  - زيادة الدعم الذي تقدمه الحكومة للمدن والبلديات .

#### ( ز ) القوى البشرية :

تزداد مهام بلديات المدن العربية ومسؤولياتها أمام التحديات الحضارية والنمو السريع والمشكلات التي خلفها التوسع غير المخطط .. وتعلمي المدن العربية من عدم توفّر الكفاءات المتخصصة في الميادين المختلفة .

ولمواجهة هذه الأخطاء والمسؤوليات لابد أن نأخذ بعين الاعتبار ما يلي :

- تدعيم الجهاز الإداري بالبلديات بمختلف التخصصات اللازمة للوظائف والمهام المختلفة .. إن نوع التخصصات ونكاملها يساعد البلدية في معالجة المشكلات بصورة شاملة ومتكاملة والتخطيط للمستقبل .
- إعداد مشروع لتدريب وتأهيل العاملين حالياً ومستقبلاً في مختلف المستويات والتخصصات للوقوف على التكنولوجيا المعاصرة وعلى أحدث الأساليب والطرق لمواجهة التوسع الحضري والمشكلات الأيكولوجية وحماية البيئة من التلوث .
- عقد دورات وندوات ولقاءات علمية لمختلف مستويات العاملين في البلديات لمناقشة القضايا والمشكلات التي تواجه المدن في البلد الوليد أو في المدينة الوليدة .

ويمكن الاستفادة من خبرات الجامعات والهيئات العلمية في ذلك .

#### ( ح ) البحوث والدراسات العلمية :

إن البحوث والدراسات العلمية تعتبر من أساسيات التخطيط ومعالجة المشكلات وتنظيم المشروعات والبرامج للنمو الحضري والهجرة .

وفي هذا الإطار لابد من أن نأخذ بعين الاعتبار العمل على دعم قطاع البحث بأجهزة المدن والبلديات والمحليات لمساعدتها على القيام بالدراسات والبحوث اللازمة في هذا المجال .

#### ( ط ) الهجرة الداخلية ( التوزيع السكاني من الريف والبادية إلى المدن ) :

تؤثر الهجرة من الريف والبادية إلى المدن الكبيرة والمتوسطة في نمو المدن في معظم البلاد العربية أكثر من النمو بسبب الزيادة الطبيعية مما يؤدي إلى العديد من المشكلات .

والهجرة جرتب إيجابية بالرغم مما لها من سلبيات ، ومن إيجابيات الهجرة أنها قد تؤدي إلى ارتفاع المستوى الثقافي بين المواطنين واكتساب عادات جديدة ... أما سلبياتها فتتمثل في الآتي :

- تزايد من الضغط على الخدمات العامة والبلديات في المدينة .
- تشكل عبئاً على اقتصاديات الدولة وميزانيتها بصورة عامة وذلك بسبب تحويل المزارعين إلى عاملين في قطاع الخدمات .
- أصبحت تشكل مصدراً للمشكلات الاجتماعية وخلق مناطق سكنية متخلفة بالإضافة إلى زيادة الجرائم والسرقة والانحراف والتفكك الأسري .

لذلك يجب العمل على معالجة مسألة الهجرة الريفية وقد نشير إلى بعض المرئيات في هذا الخصوص :

- تخطيط القرية العربية بحيث تشمل المؤسسات والمرافق والخدمات اللازمة للنمو السكاني والتطور الحضري بحيث لا يفقد الريف مقوماته .
- تطوير الخدمات من حيث الكم والنوع في الريف بصورة خاصة والحضر بصورة عامة لمواجهة زيادة الحاجة الماسة إليها .

الإهتمام بدراسة الريف والبادية من حيث خصائصها ومشكلاتها ومقوماتها وإمكانيات توفير المزيد من الاستقرار والتوطن ضمن سياسة تشمل التنمية البدوية ، الريفية ، الحضرية ، في الميادين الاقتصادية والاجتماعية .

#### ( و ) التخطيط العلمي :

إن للتحضر الزائد أضراراً ومشكلات عديدة ، تزداد هذه المشكلات خطورة وعمقاً إذا ما تركه التحضر ونمو المدن العربية بدون تخطيط وسياسة شاملة ، إذ أن غياب التخطيط لمواجهة التوسع السريع في نمو المدن سوف يكلف الدولة ثمناً باهظاً وسوف يحول دون الاستثمار الأمثل لأموال وموارد الدولة وللقوى العاملة والموارد البشرية والكفاءات في المجالات الانتاجية .

ويمكن معالجة التحضر الزائد عن طريق التخطيط الاقتصادي والاجتماعي والسياسي المتكامل والمتوازن ، كما أنه لا بد من الأخذ في الاعتبار القيم الاجتماعية والمعطيات الثقافية والتراث الإسلامي العربي الذي نفتخر به ونعتز .

إن المدينة جزء لا يتجزأ من الدولة ولا يمكن فصل التخطيط للمدن عن التخطيط الشامل للدولة ككل ، كما أن حركة النمو الحضري في البلاد العربية هي جزء من الاتجاه العالمي للتحضر ولا بد للمدن العربية أن ترتبط بالمدن العالمية وتوثق العلاقات معها في مختلف المجالات وتبادل الخبرات والخبراء والمعلومات المتعلقة بالنمو الحضري ومشكلاته .

#### ( هـ ) تخطيط المدن :

من المشكلات التي تعاني منها المدن وتؤثر مباشرة في البلديات مشكلة عدم اكتمال المخططات الرئيسية لكثير من المدن ، الأمر الذي أدى إلى إرباك إدارة المدن والبلديات وإستنفاد جانب كبير من جهودها في مواجهة هذه المشكلات .

لذلك يجب عدم إغفال وضع تخطيط حضري شامل يتم بمقتضاه تحديد الشكل العام للمدينة وتجهيزاتها الأساسية وحجم سكانها وأنشطتها ومعدلات نموها مع الأخذ في الاعتبار الحفاظ على التراث المعماري الإسلامي والسمات العربية المميزة .





- أ - أن لديه حالياً قائمة بالمستشارين والخبراء في مختلف مجالات تخصصه وميادين أعماله .
- ب - يقوم المعهد بإجراء البحوث والدراسات في مختلف شئون المدن والبلديات بصفة خاصة مما سوف يعود بالنفع على المدن الأعضاء في وقت قريب بمون الله .
- ج - لدى المعهد حالياً فريق من الفنيين المتخصصين في شئون المدن والبلديات على استعداد للاستجابة لدعوة أي من المدن .
- د - قطع المعهد خطوات طيبة في طريق إنشاء مركز المعلومات والوثائق وإستخدامات الميكروفيلم والميكروفيش وغير ذلك من الوسائل الحديثة ، وسينعكس ذلك على خدماته للمدن الأعضاء .

#### (٦) مشكلات متنوعة :

كشفت ردود المدن والبلديات عن وجود مشكلات عامة ومتنوعة تتعلق بالظروف الطبيعية لكل مدينة وصعوبة أداء الخدمات البلدية والتوسع فيها في المدن الجبلية وأثر الحواجز الطبيعية في الحد من الامتداد العمراني ، وغير ذلك من المشكلات التي يمكن أن تعالج على حده ، وقد تتطلب الانتقال إلى مواقع العمل بهذه المدن على الطبيعة وهذا من واجبات المعهد الذي نأمل أن يتمكن من أدائها في المستقبل القريب بمشيئة الله .





## نقلمم الثالث : خاتمة .. توصيات المؤتمر العام الثامن في شأن : الموضوع العلمي للمؤتمر

يقدر المؤتمر الجهود التي بذلت في سبيل الإعداد للموضوع العلمي حول ( النمو العمراني الحضري - المشاكل والحلول ) ويشكر أمانة مدينة الرياض والمعهد العربي لاتماء المدن على الاتجاز المتميز في جمع وتبويب وتنقيح البحوث العلمية - النظرية والتطبيقية - المقدمة إلى المؤتمر . كما يتوجه بالشكر للأخوة والأصدقاء من الباحثين والمختصين الذين أسهموا بنتاج فكرهم وخبراتهم في إثراء الموضوع وبإهتمامهم بمشاكل المدن العربية ومعهم لاجاد الحلول المناسبة لها في قضايا العمران والتحضر من مختلف الزوايا والعوامل .

ويدعو الأمانة العامة للمنظمة والمعهد العربي لاتماء المدن إلى الاستمرار في مسيرة البحث العلمي لمواكبة حركة التطور والمتغيرات في مختلف مجالات نشاط المدن والبلديات والاستعانة بالمؤسسات والهيئات العلمية المتخصصة وهي بحمد الله متوافرة في أغلب المدن العربية المنتشرة على رقعة الوطن العربي الكبير ، وللمسي الجاد لتحقيق أهداف المنظمة ومسايرة الزمن للنهوض بالمدن العربية الأعضاء وتطويرها وتحديثها ، ويوصي بما يلي :

### أولاً : توصيات إجرائية : -

- ١) ضرورة اختيار الموضوعات المتخصصة للمؤتمرات القادمة حتى تخرج منها بتوصيات ذات قيمة تطبيقية وذلك مثل « البيئة في المدن العربية » أو « الخدمات في المدينة العربية » أو « النقل والمرور في المدن العربية » أو « التشريعات والأنظمة في المدينة العربية » أو « دور المواطن في تنمية المدينة العربية » .
- ٢) تشكيل لجنة علمية دائمة تعمل مع المعهد العربي لاتماء المدن للاعداد للمؤتمرات القادمة وتقييم واختيار وتحديد عدد البحوث المقدمة لاتاحة الفرصة لعرض العمل لكل بحث والمناقشة الموضوعية في الموضوع المختص .
- ٣) أهمية امتداد الجلسات العلمية والتبادل مع الجلسات الادارية على مدى فترة كل مؤتمر قلم .
- ٤) تحضير كل البحوث المقبولة في المؤتمرات القادمة والبرامج للتصليية للجلسات قبل انعقاد المؤتمر بفترة لا تقل عن شهرين استكمالاً للفادة العلمية من الموضوعات المتخصصة .
- ٥) اختيار وتسمية رؤساء اللجان ومقرريها والبدائل عنهم وذلك قبل انعقاد المؤتمر بمدة كافية .
- ٦) تقسيم الموضوعات العلمية إلى قسمين الأول تقارير عن خبرة الأجهزة التنفيذية في المجالات المتخصصة بحيث يمكن عرضها بوسائل الاظهار المرئية ( فيلم أو فيديو أو شرائح أو خرائط .. الخ ) والقسم الثاني البحوث العلمية المقبولة من الباحثين .
- ٧) حث بلديات المدن العربية على الاستجابة لمراسلات المعهد العربي لاتماء المدن .
- ٨) الطلب من البلديات العربية وأجهزة البحث العلمي في الوطن العربي والجامعات العربية توفير البيانات والمعلومات المتعلقة بنشاطهم العلمي في مجال التنمية العمرانية وتزويد المعهد العربي لاتماء المدن بها لتمكينه من نشرها بصفة دورية .

### ثانياً : توصيات علمية : -

- ١) قيام المعهد العربي لاتماء المدن بطبع ونشر نشرة علمية دورية تعرض الدراسات والبحوث التي تجرى في مراكز البحوث والجامعات العربية وما ينشر في المجلات المتخصصة في مجال المدينة العربية .
- ٢) توجيه البحوث العلمية إلى معالجة المشاكل العاجلة للمدن كما تمالج المشاكل الأجلة أو المتوسطة المدى على حد سواء حتى يمكن ملاحقة الحركة العمرانية الجارية في للمدينة العربية في الحاضر والمستقبل .
- ٣) توحيد المفاهيم والمصطلحات والمعايير التخطيطية والفنية ونشرها على المدن العربية توحيداً للفكر العمراني وإرساء المنهج العلمي .
- ٤) اتاحة الفرصة أمام الخبراء المتخصصة في المجالات العمرانية والتخطيطية للعمل في المشاريع العمرانية وفي المدن العربية وتبادل الدراسات والنماذج التطبيقية التي تقدمها هذه الجبرات فيما بين المدن العربية .
- ٥) قيام بلديات المدن العربية بمعالجة النمو العمراني المتوالي في المدن سواء بالارتقاء بما هو قائم منها أو تخطيط المناطق الجديدة لمعالجة النمو غير المنظم قبل حدوثه .
- ٦) توفير البيئة العمرانية المناسبة لرعاية الطفولة والمسنين والمعوقين تحقيقاً للتكافل الاجتماعي وإظهاراً للقيم الحضارية للمدن العربية .
- ٧) قيام البلديات المختلفة ، بعرض مشروعاتها للهامة والكبيرة على مجموعة من المختصين في العمارة والتخطيط قبل اعتمادها للتنفيذ وذلك للتزام بالقيم الاسلامية للمدن العربية والحفاظ على هويتها الحضارية .
- ٨) وضع المعايير والأسس التصميمية المعمارية والعمرانية الهامة التي يمكن اتباعها في اعداد التصميمات المعمارية والتخطيطية .

- ٩) ضرورة الحفاظ على وحياء المواقع ذات القيمة التاريخية وكذلك الارتقاء بالاحياء القديمة أو المتخلفة مع تأكيد التوازن في التنمية والتخطيط الحضري .
- ١٠) اعداد برامج للزيارات العلمية وذلك لتمكين المسؤولين والدارسين من زيارة المدن العربية والاستفادة من تجاربها والاطلاع على تراثها الحضاري .
- ١١) قيام المعهد العربي لاتمام المدن باصدار دلائل أعمال متخصصة لمعالجة موضوعات تخطيطية مثل « مشاكل الاحياء الطفيلية أو تسديم المناطق السكنية أو تنظيم المباني للتخطيطية أو إجراء الأعمال المساحية أو غير ذلك » .
- ١٢) قيام المدن العربية بالحفاظ على الثروة العقارية كجزء من الثروة القومية وذلك بالتعاون مع المواطنين ووضع اللوائح المنظمة لذلك .
- ١٣) تبادل الخبرات التطبيقية والعلمية بين الباديات العربية في معالجة مشاكل تلوث البيئة مع الأخذ في الاعتبار الجوانب الفنية والإدارية والتنظيمية والمالية المرتبطة بهذا الموضوع .
- ١٤) العناية بالجوانب الادارية والتنظيمية والبرامج التنفيذية لضمان تحقيق المخططات العمرانية لأهدافها .
- ١٥) الانتماء بالآثار المترتبة على وجود العمالة الوافدة على المدن العربية ، وذلك في ضوء المشاكل الناجمة عن البطالة للسافرة والمقنعة .
- ١٦) دمج الخطط الاقتصادية والاجتماعية بالخطط العمرانية سواء على المستوى القومي أو الاقليمي أو المحلي للمدن ويجاد العلاقات التبادلية والوظيفية والإدارية بين هذه المستويات وتحديد مستوى من هذه المستويات وانعكاس ذلك على تنظيم العملية التخطيطية وكذلك تنظيم الأجهزة للتخطيطية .
- ١٧) تبني نظام لتطابق المعراني المرتبط بالافتراضات للتخطيطية وذلك لمواجهة برامج للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدول العربية .
- ١٨) الأخذ بنظام التنسيق بين المشروعات العمرانية المختلفة في الخطط المعتمدة لكل مدينة وذلك توفيراً للوقت والمال وراحة المواطنين .
- ١٩) ضرورة معالجة موضوع الهجرة من الريف إلى المدينة ضمن الأطاريح القومي والاقليمي وإعادة النظر بسياسة التوزيع السكاني بما ينسجم مع الموارد القومية والاقليمية وتوفير فرص العمالة لسكان الريف وإستكمال بنيتها الهيكلية للاستجابة لمتطلبات الحياة المعاصرة للسكان .
- ٢٠) برمجة عمليات التنظيم الحضري وترتيب تنفيذها بشكل مرحلي وعدم السماح بالانتقال من مرحلة إلى أخرى دون أن تكون الأولى قد استكملت الاتجاز وذلك لتفادي الفراغات داخل المدينة .
- ٢١) حث البلديات وأجهزة الاعلام في المدن العربية على اعداد برامج اعلامية لتوعية المواطنين بهدف المشاركة في الأنشطة التخطيطية والمحافظة على البيئة العمرانية .

إن المؤتمر اتعام بذكر بالتقدير والاعزاز جهود مؤسسات المنظمة وأجهزتها : المكتب الدائم ، الأمانة العامة ، المعهد العربي لاتمام المدن ، صندوق تنمية المدن العربية ، وجائزة للمدينة العربية ويشكر لها ما قمته وتقدمه لتحقيق أهداف المنظمة ونهضة المدن الأعضاء على مساحة الوطن العربي الكبير .

كما يقدم خالص الشكر إلى الشيخ عبد الله العلي النعيم أمين مدينة الرياض وإلى جميع العاملين بالأمانة وإلى اللجنة التحضيرية للمؤتمر واللجان المعاونة لها في شخص رئيسها الأستاذ محمد الرويع والأجهزة الحكومية وغير الحكومية بالرياض التي تعاونت في الترحيب بأعضاء المؤتمر وضيفيه ، ويشيد بشكل خاص بما رافق أعمال المؤتمر من حسن الاعداد والتنظيم وما لقيه المشاركون من كريم الضيافة والعناية .

ومن محاسن الصنف أن يتزامن انعقاد المؤتمر مع احتفالات الرياض بمرور خمسين عاما على انشاء بلديتها ، وإطلاعا على الجهود المبذولة والمشاورات للتنمية الكبرى وحركة التعمير والتطوير التي تمت في مدينة الرياض الزاهرة التي نتميزها نموذجاً طيباً للعوالم العربية الحديثة والناهضة ، وتجربتها الجديرة بالدراسة والتحليل . وشاء المدينة إلا أن تكرم المنظمة وأخواتها المدن العربية في شخص الأمين العام الأستاذ عبد العزيز يوسف العثمانى وأمين مدينة القدس الأستاذ روجي الخطيب والمدير العام الأستاذ طالب الطاهر . فإلى مدينة الرياض العزيزة والمسؤولين فيها وإفر الشكر والتقدير .

وفي مناسبة احتفالات المدينة ، نذكر المكرمة السامية وتفضل خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز حفظه الله بالانتماء على معالي أمين مدينة الرياض الأستاذ عبد الله العلي النعيم بوسام الملك عبد العزيز من الدرجة الممتازة تقديراً لجهوده وخماته ولخلاصه في العمل لتطوير المدينة وتقدمها ، أن هذا الانتماء ليس تكريماً لأمين المدينة وللمنتسبي الأمانة فحسب ، وإنما نعتبه تكريماً لمنتسبي جميع البلديات العربية ودافعا لهم على مضاعفة جهودهم في خدمة منتهم والتهنؤ به .



ولكي نرد الفضل لأهله ، بسعد المؤتمر أن يرفع بريقات الشكر والتقدير والعرفان إلى خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز ملك المملكة العربية السعودية ، وصاحب السمو الملكي الأمير عبد الله بن عبد العزيز ولي العهد ، وصاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز أمير منطقة الرياض وصاحب السمو الملكي الأمير سلطان بن عبد العزيز نائب أمير منطقة الرياض ، ومعالي وزير الشؤون البلدية والتروية والرئيس الأعلى للمعهد العربي لاثماء للمدن الأستاذ إبراهيم العنقري ومعالي أمين مدينة الرياض الأستاذ عبد الله العلي التميمي على استضافتهم هذا المؤتمر في بيت العرب في الرياض العزيزة وعلى ما غمروا أعضائه به من حفاوة وتكريم ورعاية .

والمؤتمر يدعو الله العلي للتقدير أن يكلاً خادم الحرمين الشريفين وسمو ولي عهده الأمين بحنايته وأن يهبهما موفور الصحة والسعادة وأن يديم على المملكة العربية السعودية للشقيقة أمنها ورخاءها وإزدهارها في ظل قيادتها الحكيمة .

والله ولي التوفيق

المابع عشر من رجب ١٤٠٦ هـ  
الموافق السابع والعشرين من مارس ( آذار ) ١٩٨٦ م



ملاحق



**الاطار العام**  
**للموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية**  
**الذي عقد في مدينة الرياض**  
**( ١٢ - ١٧ رجب ١٤٠٦ هـ - ٢٢ - ٢٧ مارس ١٩٨٦ م )**

**الموضوع : النمو العمراني الحضري في المدينة العربية :**  
**المشاكل والحلول**

**ملفحة :**

تحركت منظمة المدن العربية منذ نشأتها بمنهج أخذ دورها في تصويب مسار ثقافة النمو الحضري وإدعاء رأبها في المشكلات التي تصادفها ، فكان تنظيمها للمؤتمر الأول المنعقد في عام ١٩٦٨ م ليتناول موضوع مقومات تخطيط المدن العربية ، ثم المؤتمر الثاني في ١٩٧٠ م لمعالجة العلاقة بين تخطيط المدينة والتخطيط القومي ، فالمؤتمر الثالث في عام ١٩٧١ م عن التخطيط الاقليمي وعلاقته بالتخطيط الشامل ، والمؤتمر الرابع في عام ١٩٧٤ م عن صحة البيئة ، فالخامس في عام ١٩٧٧ م عن مشكلة الهجرة من الريف إلى المدن ، والسادس عام ١٩٨٠ م عن البلديات والخدمات الترويحية ، فالسابع عام ١٩٨٣ م عن ادارة وتنظيم المدن العربية ، ثم اختير للمؤتمر الثامن المقرر عقده في النصف الأول من عام ١٩٨٦ م موضوع قد يربط ما سبق من حلقات ويقدم نتائجها إلى المدن العربية لتبنيها في مبادراتها الموقفة - بحول الله - عن طريق نموها العمراني الحضري وتطورها المريع ونهضتها الموقفة .

ويسعد المعهد العربي لإماء المدن بوصفه المؤسسة العلمية والاستشارية المتخصصة للمنظمة ، تقديم عناصر الاطار العام للموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن للمنظمة .

**الأهداف :**

دراسة النمو العمراني الحضري للمدينة العربية نظرياً وتطبيقياً والتعرف على أبعادها العمرانية والسكانية والاقتصادية والاجتماعية وغيرها ، وجذوره التاريخية والجغرافية والديموغرافية وسماته الدينية والسياسية والإدارية ، وتبنت حركة التنمية الحديثة وإنتاجاتها وأساليبها في التوفيق بين حركة التطور والتحديث وخصائص المدينة للعربية وتراتها الإسلامية ، ثم استعراض مشكلات التنمية الحضرية وطرق وأساليب علاجها ، ودور مختلف الأجهزة المعنية في ذلك وعلى الأخص المدن والبلديات العربية .

**العناصر الرئيسية للموضوع العلمي :**

**أولاً : أبعاد النمو العمراني الحضري :**

**\* التعريف بالنمو العمراني الحضري :**

- خضوع تصنيف المدن إلى اعتبارات : سياسية ، إدارية ، تاريخية ، ثقافية ، ديموغرافية ، لاجتماعية ، معمارية وهندسية .
- نظم الحكم والإدارة والأنظمة والتشريعات المتصلة بالجوانب العمرانية والنمو الحضري .
- السكان والأماكن .
- المساحة الحضرية والنمو العمراني .
- للتركيب الاجتماعي .
- الجوانب الاقتصادية .
- السمات الخاصة والمميزة للمدن .

**\* النمو العمراني الحضري في المدن للعربية :**

- التوزيع العمراني الحضري وإغزو الحضاري الخارجي .
- أساليب التخطيط والتنظيم العمراني : محاولة ربط المدينة الحديثة بماضيها . وتعدد المدارس للتخطيطية من رفض لازدواجية شكل المدينة ، إلى ضرورة الحفاظ على التراث مع استمرارية المسيرة الامتامية ، وعدم الانغلاق عن المد الحضاري الحديث ... الخ .
- تفاوت المدن في عدد السكان والمساحة وللتشاطر من دولة عربية إلى أخرى وفي داخل الدولة الواحدة .

- الاهتمام بالعواصم وبعض المدن الكبرى في مجالات : التخطيط ، المشاريع الإنشائية ، التمويل ، التصنيع ، الاستثمارات ، الخدمات والمرافق العامة .
- نمو بعض المدن العربية نمواً حاداً للمعايير والمقاييس المتعارف عليها .
- ربط النمو العمراني الحضري ، بالتنمية الاجتماعية والاقتصادية والخطة الشاملة للدولة .
- التحول إلى البحوث العملية والنظرية والميلانية ، عن ظاهرة النمو العمراني الحضري السريع ومؤثراته على أنشطة الخدمات العامة والبلدية .
- دور البلديات في حركة النمو العمراني الحضري .
- \* عوامل مؤثرة في النمو العمراني في المدن العربية :
  - عوامل تاريخية وظروف جغرافية .
  - عوامل دينية ، واجتماعية .
  - عوامل سياسية وإدارية .
  - عوامل اقتصادية ( تمدين ، صناعة ، تجارة ، سياحة ) .
  - عوامل أخرى متنوعة .
- \* النمو العمراني الحضري والحركة السكانية :
  - الزيادة الطبيعية في النمو السكاني ، ونسبتها التي تختلف من مدينة إلى أخرى .
  - ظاهرة النزوح من الريف والبادية إلى المدن ، وعلى الأخص المدن الكبرى ، والدوافع إليها ، وآثارها .
  - الهجرة من الخارج وأسبابها ودوافعها ، وآثارها العامة والجانبية .
  - حركة التصنيع والنشاط الاقتصادي ، وأهمية إيجاد توازن بينها وبين النمو العمراني الحضري .
- \* أنماط النمو العمراني الحضري في المدن العربية :
  - تحديد الأنماط والتعريف بها وخصائص كل نمط ومطوائه وآثاره : عواصم ومدن كبرى ، مدن ساحلية ، مدن صحراوية ، مدن جبلية ، مدن سياحية ، مدن في مناطق زراعية .
  - سياسة تخطيط المدن ومدى الحاجة إلى تنظيمها في المدن الحضرية .
  - استخدامات الأراضي في ظل الظروف المتغيرة .
  - التوسع غير المنظم في المساحة وآثاره .
  - التوسع العمراني في المباني والمنشآت ، ومطلوبات للتجهيزات الأساسية والمرافق العامة والخدمات العامة والبلدية .
- ثانياً : مشكلات النمو العمراني الحضري :
- وعلى الأخص في مدن الجذب السكاني وذلك النشاط الاقتصادي والاجتماعي المتنامي :
- \* مشكلات سياسية وإدارية :
  - التقسيم الإداري ( مقاطعات ، إمارات ، محافظات ، مناطق ، عمالات ، ألوية ، أفضية ، بلديات ... الخ ) .
  - التشريعات والنظم واللوائح والحاجة إلى تطويرها لمواكبة حركة التحديث والنمو .
  - افتقاد النظرة العلمية وعدم الاستفادة من التخططات القائمة في نطاق المدن ( جامعات ، معاهد بحوث ، هيئات علمية ) .
- \* مشكلات تخطيطية وتنظيمية :
  - افتقاد التخطيط العلمي للمدن وعدم الأعداد المليم لمواكبة التطور العمراني .
  - قصور أجهزة البلديات عن متابعة تطورات العصر في مجالات : تخطيط المدن وتنظيمها ، انطلاقة التعمير والإنشاء ، استخدامات الأراضي .
  - قصور امکانيات عن تطوير المرافق العامة والتجهيزات الأساسية : طرق وشوارع ، مياه ، صرف صحي .
  - قصور أنظمة الحكم المحلي والإدارة المحلية عن مسايرة حركة النمو للعمراني الحضري المتزايد .
- \* مشكلات اجتماعية :
  - النزوح السكاني من الريف والبادية إلى المدن عامة ، والمدن الرئيسية خاصة ، وآثاره على كل من المدينة والقرية .
  - العمالة الوافدة من البلدان الخارجية : أنماط سلوكية ومستويات ثقافية واجتماعية متباينة .
  - البطالة السائرة والمتقدمة ، وآثارها الضارة .

- التغيرات في التركيب الاجتماعي : وتظهر حالات من عدم الاستقرار الاجتماعي والانحرافات السلوكية ، ويؤثر الانحلال ، والجرائم .

• مشكلات اقتصادية :

- حركة التصنيع والتحديث : والنقلة الحضارية للمجتمع والآثار المباشرة والجلابية .
- المنشآت الاقتصادية والبنوك والحركة التجارية : ومتطلبات للنمو فيها وتأثيرها على مرافق المدينة والحركة العمرانية فيها .
- السياحة : ووجوب تهئية أماكنها وطرق الوصول اليها بما يجذب السائحين فان اختل التوازن كان التأثير عكسياً .
- الزراعة : والتأثير المكبي للتنمية الحضرية .

• مشكلات الخدمات العامة :

- حركة النمو العمراني وانتشار المساكن والمباني بمعدلات عالية وقفزات سريعة وعدم الموازنة مع متطلبات التنمية من الخدمات العامة والبلدية في : المواصلات ، المدارس ، المستشفيات ، الأندية ، دور الملاهي والترويح والحدائق والمتنزهات ، النظافة العامة وحماية البيئة ومراقبة الأضنية .
- مشكلات أخرى :

- ★ الكوارث الطبيعية : سيول وفيضانات ، عواصف وأعاصير ، زلازل وبراكين .
- ★ مشكلات متنوعة .

**ثالثاً : اقتراح الحلول للمشكلات :**

- نتائج دراسات وتحليلات علمية ومقارنة .
- نتائج دراسات تطبيقية وميدانية .
- اقتراحات لحل المشاكل المعالجة .
- خطط ومبيلة المدى وطويلة الأجل تعرض للمشكلات وحلولها .
- دور المدن والبلديات في عرض المشكلات واقتراحات حلها .
- دور منظمة المدن العربية والمعهد العربي لإتماء للمدن .
- أفكار وآراء أخرى .





**استبيان**  
**للمدن العربية الأعضاء**  
**حول الموضوع العلمي للمؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية**  
**الذي عقد في مدينة الرياض**  
**( ١٢ - ١٧ رجب ١٤٠٦ هـ - ٢٢ - ٢٧ مارس ١٩٨٦ م )**

**الموضوع : « النمو العمراني الحضري في المدينة العربية - المشاكل والحلول »**

**أولاً : أهداف الاستبيان :**

- (١) التعرف على حركة التطوير الحديثة في المدينة العربية واتجاهاتها وأسااليبها ، ومدى توافقها مع مقتضيات الحفاظ على السمات العربية والتراث الإسلامي لمجتمعاتنا الحضرية .
- (٢) ظاهرة النمو العمراني الحضري السريع وأثارها على الخدمات العامة والبلدية .
- (٣) المشكلات الحالية والمتوقعة لهذه الظاهرة حسب الممارسة الواقعية ونظرة المسؤولين في المدن والبلديات ومقترحاتهم لحلها .
- (٤) مساهمة المدن والبلديات في إثراء المادة العلمية لموضوع المؤتمر وعلى الأخص في الجانب التطبيقي .
- (٥) تجميع الآراء وتشجيع الاجتهاد وتنسيق الخطوات بين المدن والبلديات العربية لتحقيق الأهداف المشتركة لنهضتها وتقدمها .

**ثانياً : بيانات عامة :**

- (١) اسم المدينة : \_\_\_\_\_
- (٢) عدد السكان : \_\_\_\_\_
- المساحة المصمورة : \_\_\_\_\_ كم<sup>٢</sup>
- أحياء قديمة \_\_\_\_\_ % ، حديثة \_\_\_\_\_ % ، مشتركة \_\_\_\_\_ %
- المساحة الخضراء ( حدائق ومتنزهات ) \_\_\_\_\_ %
- (٣) سمات مميزة للمدينة :  
 أ - ☐ عاصمة دولة ☐ عاصمة إقليم / محافظة  
☐ عاصمة مركز / مقاطعة ☐ أخرى ★  
 ب - ☐ ساحلية ☐ صحراوية ☐ جبلية  
☐ في منطقة زراعية ☐ في منطقة صناعية ☐ أخرى
- (٤) نشاطات المدينة :  
☐ تجارية ☐ صناعية ☐ تقنية ☐ سياحية ☐ أخرى
- (٥) المرافق العامة : مثل ( المياه ، المجاري ، الكهرباء ، التليفونات ، الطرق ... )  
☐ متوفرة بمستوى عال ☐ فوق المتوسط ☐ أقل  
☐ متوسط
- (٦) الخدمات العامة : مثل ( دور العبادة ، التعليم ، الصحة ، الأمن ، البلدية ، الثقافة ... )  
☐ متوفرة بمستوى عال ☐ فوق المتوسط ☐ أقل  
☐ متوسط
- (٧) تطورات حضرية ملموسة :  
☐ اجتماعية ☐ اقتصادية ☐ تخطيطية ☐ معمارية ☐ أخرى

### ثالثاً : مشكلات للنمو العمراني الحضري :

- (١) **سباسبية وإدارية :**
- \* **التقسيم الإداري وتحديد وضع المدينة :**
    - ☐ مناسيب ☐ إلى حد ما ☐ غير مناسب
    - \* **التشريعات والنظم ومسايرتها لحركة التطوير :**
      - ☐ مناسبة ☐ إلى حد ما ☐ غير مناسبة
      - \* **التجاوب في تنفيذ التشريعات والنظم :**
        - ☐ جيد ☐ متوسط ☐ ضعيف
        - \* **المشاركة الشعبية أو الوطنية :**
          - ☐ فعالة ☐ إلى حد ما ☐ غير فعالة
          - \* **مشاركة الجمعيات والهيئات العلمية :**
            - ☐ موجودة ☐ إلى حد ما ☐ غير موجودة

(٢) **تخطيطية وتنظيمية :**

    - \* **للتخطيط العلمي لموجهة التطور العمراني :**
      - ☐ مأخوذ به ☐ إلى حد ما ☐ غير موجود
      - \* **إعداد أجهزة البلدية لحركة النمو الحضري :**
        - ☐ نكفم ☐ متوسط ☐ ضعيف
        - \* **الامكانات المائية المتاحة :**
          - ☐ كافية ☐ إلى حد ما ☐ قاصيرة
          - \* **الامكانات البشرية المتاحة :**
            - ☐ كافية ☐ إلى حد ما ☐ قاصيرة

(٣) **اجتماعية :**

      - \* **حركة النزوح السكاني من داخل الدولة للمدينة :**
        - ☐ ظاهرة عامة ☐ نشطة ☐ متوسطة ☐ غير محسوسة
        - \* **حركة الهجرة من خارج الدولة للمدينة :**
          - ☐ نشطة ☐ متوسطة ☐ ضعيفة
          - \* **الهجرة من المدينة لجهات أخرى :**
            - ☐ نشطة ☐ متوسطة ☐ ضعيفة
            - \* **مدى تأثير حركة الهجرة على أنماط الحياة الاجتماعية :**
              - ☐ إيجابية ☐ سلبية

★ **إجابات :**

        - ☐ ارتفاع المستوى الثقافي ☐ اكتساب عادات حميدة
        - ☐ تقاضات مفيدة للمجتمع ☐ أخرى
        - ★ **سببوات :**
        - ★ **زيادة غير مرغوبة في السكان** ☐ عدم التجانس السكاني
        - ☐ عادات وتقاليد مغايرة ☐ أخرى
        - \* **مشكلات متنوعة :**
        - ☐ السفر ☐ الاختلاط بين الجنسين
        - ☐ التفكك الأسري ☐ تقليد المجتمعات الحضرية للأفريقية
        - ☐ زيادة نسبة الجريمة ☐ زيادة حوادث المرور
        - ☐ أخرى

(٤)

اقتصادية :

\* تأثيرات سلبية لحركة التصنيع والتعدين :

☐ المصححة العامة☐ أضرار المهنة

\* تأثيرات سلبية للمنشآت الاقتصادية والبنوك والبيوت المالية والتجارية على :

☐ للمرافق العامة☐ التكدس في مناطق النشاط الاقتصادي

\* تأثيرات عكسية على النشاط الزراعي :

☐ بالهجرة إلى مناطق التحضر في المدن☐ نقص الأيدي العاملة في الزراعة☐ ارتفاع تكاليف الزراعة

مشكلات للخدمات والمرافق العامة :

\* عدم التنسيق بين قطرات النمو الحضري ومتطلباته من الخدمات العامة والبلدية :

☐ إسكان☐ مستشفيات☐ نقل عام☐ إنشاء ورصف الطرق☐ صرف صحي☐ حدائق ومنزهات☐ نظافة عامة☐ حماية البيئة☐ مراقبة الأغذية☐ أخرى

\* صعوبة مواجهة حركة التحضر السريع بالامكانيات المتاحة :

☐ اعتمادات مالية غير كافية☐ قوى بشرية غير محددة أو مدنية☐ مساهمة ضئيلة للتقدم العلمي والتكنولوجي☐ أخرى

(٦) عوامل أخرى ( غير منظورة ) قد تضاعف من حجم المشاكل في المجتمعات الحضرية :

☐ زلازل وبركين☐ ميوول وفيضانات☐ عواصف وأعاصير☐ أخرى

رابعاً : مقترحات لحلول المشاكل :

\* التخطيط المسبق :

☐ شامل☐ إقليمي☐ محلي

\* البحث والدراسة العلمية ( نظرياً وتطبيقياً ) :

☐ دعم قطاع البحث بأجهزة المدن والبلديات والمحليات .☐ الاستفادة من الهيئات والمنظمات العلمية في نطاق المدن مثل : الجامعات والمعاهد ومراكز البحوث في التعاون مع

المدن والبلديات على دراسة مشاكلها وإيجاد الحلول المناسبة لها .

☐ تكثيف العمل الميداني والتحرك في مواقع المشاكل .☐ الاهتمام على المستويات العليا بمشاكل النمو الحضري في المدن ودعم المحليات بالامكانيات المالية والناصر

البشرية للقادرة والمدرية .

☐ حصر المشاكل المعالجة وترتيبها في أولويات وسرعة موجهتها حتى لا تتفاقم .☐ عقد الندوات واللقاءات على المستوى الوطني والمحلي لمتابعة توصيات المؤتمرات والندوات الدورية

والإقليمية في مواجهة مشكلات التحضر .

□ مقترحات أخرى (تذكر ... ويمكن إرفاق أوراق أخرى) .

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

□ يرجى التأثير على المربع المختار .  
★ أينما تؤثر قرين لفظ ( أخرى ) يرجى تكرارها أو إضافتها .

**ملحوظة :** وضع هذا الاستبيان في صحيفة مهسطة للتعرف على آراء المدن والبلديات ، ويسعد المعهد تلقي أية تفاصيل أو ملاحظات أخرى عن الموضوع ، مع أخلص التمنيات بمزيد من التقدم والرفي لمنننا العربية الحبيبة .. والله ولي التوفيق ،،،

## ( قائمة الأشكال والصور )

### الجزء الأول : النقسم الأول

#### البحث الثاني :

- شكل (١) مستشفيات وزارة الصحة القائمة والمقترحة  
شكل (٢) شبكة الهاتف في عام ١٤٠٥ هـ  
شكل (٣) توزيع الأراضي الزراعية حسب المناطق  
شكل (٤) خدمات شركة النقل الجماعي ما بين المدن  
شكل (٥) الإنتاج المحلي والواردات من المواد الغذائية

#### البحث الثالث :

- شكل (١) الخطط الداخلية للمطرق والشوارع في المدن والمراكز الحضرية  
شكل (٢) للطاقت والمناطق الداخلية للمدن

#### البحث السادس :

- شكل (١) البنية السكنية بالمدن العربية  
شكل (٢) أحد المباني السكنية للتاريخية  
شكل (٣) مدينة جدة القديمة والتاريخية  
شكل (٤) شوارع وممرات القاهرة القديمة  
شكل (٥) المساحات الخضراء والمقترحة بمدينة أسبوط وسوهاج  
شكل (٦) موانئ للورش والفضلات الصناعية بمدينة أسبوط وسوهاج  
شكل (٧) سور مدينة الكويت القديمة  
شكل (٨) القنصل الداخلي لوكالة الغوري  
شكل (٩) أحد المباني السكنية القديمة بمنطقة جدة التاريخية  
شكل (١٠) التضاريس بين القديم والحديث في مدينة جدة  
شكل (١١) الأسواق والشوارع التجارية بالمدن العربية  
شكل (١٢) تقسيم المناطق  
شكل (١٣) تصنيف وتجميع بيانات على الخرائط للمدن  
شكل (١٤) للمنازل القديمة بجدة  
شكل (١٥) تجميل الشوارع والميادين بمدينة جدة

#### البحث السابع :

- شكل (١) تطور نمو مدينة دبي  
شكل (٢) التطور التاريخي لمدينة القاهرة  
شكل (٣) التطور التاريخي لمدينة الزقازيق بمصر  
شكل (٤) التطور التاريخي لمدينة العين بالإمارات العربية المتحدة  
شكل (٥) أحياء وطرق أبو ظبي  
شكل (٦) الملاحظات بين المشاكل العمرانية وحجم المدن  
شكل (٧) المدينة الأم وإقليمها وتوابعها .  
شكل (٨) نطلق الترفيف في أقاليم المدينة  
شكل (٩) تخطيط مدينة ذات نمو محوري أو حقيقي

#### البحث الثامن :

- شكل (١) مكان الوطن العربي حسب تقديس سنة ١٩٨٥ م  
شكل (٢) للتنمية المتوقعة للتوى للمملكة في أقطار الوطن العربي سنة ١٩٨٢ م  
شكل (٣) أنماط الهجرة الداخلية في الوطن العربي  
شكل (٤) التنمية المتوقعة للمكان الحضري في الوطن العربي سنة ١٩٨٢ م  
شكل (٥) لانتقال الإيدي للمملكة في أقطار الوطن العربي  
شكل (٦) متوسط نصيب الفرد من الناتج القومي سنة ١٩٨٢ م  
شكل (٧) للاجئين في الوطن العربي

### البحث الثالث عشر :

- شكل (١) مثال الكثافة البنائية  
شكل (٢) العلاقة بين الكثافة البنائية وتعدد الطوائف والمصلحة المكتسوبة  
شكل (٣) بعض طوائف الاسكان العمودي  
شكل (٤) مؤشرات الكثافة البنائية  
شكل (٥) تعدد طوائف بعض الأبنية السكنية في مشروع - كنهاليم - ميول  
شكل (٦) معدل ما وصيب الفرد من الأرض الاجمالية  
شكل (٧) مخطط مدينة واشنطن في المملكة المتحدة  
شكل (٨) الكثافة البنائية في أنظمة المدينة  
شكل (٩) توزيع التفاعلات السكنية في مدينة بغداد  
شكل (١٠) توزيع للكثافات في قطاعات مدينة بغداد

### البحث للمصاح عشر

- شكل (١) نطلق خدمة المسجد  
شكل (٢) التماسكة للتملة للمسجد  
صورة (١) مسجد فاطمة جعفر - العين  
صورة (٢) المسجد الحرام وحوله مكة المكرمة  
صورة (٣) مسجد باد شاه - لاهور - باكستان  
صورة (٤) المسجد الأموي - دمشق  
صورة (٥) المسجد الكبير - الرياض  
صورة (٦) مسجد بن طولون وحوله مدينة القاهرة  
صورة (٧) لقزاوية للكلابية - حملا  
صورة (٨) جامع التكية المسلمانية - دمشق  
صورة (٩) مقبرة مسجد السلطان أحمد - اسطنبول  
صورة (١٠) جامع الأحمدي - اسطنبول  
صورة (١١) قصر العظم - دمشق  
صورة (١٢) نقوش اسلامية  
صورة (١٣) الحرم المكي في العهد العثماني  
صورة (١٤) الحرم المدني في العهد العثماني والتوزيع المعمودي  
صورة (١٥) قبة الصخرة - القدس  
صورة (١٦) أحد المساجد الحديثة - دمشق  
صورة (١٧) لحد المساجد الحديثة - الرياض  
صورة (١٨) منظر من دمشق ولم يظهر به مسجد  
صورة (١٩) منظر من جهة ولم يظهر به مسجد  
صورة (٢٠) مسجد الفتحة سلامة - العين  
صورة (٢١) مسجد المجازين - العين  
صورة (٢٢) مسجد الفتيخ حمدان بن زايد - العين  
صورة (٢٣) مسجد قديم العين  
صورة (٢٤) القديم والحديث مسجدين - العين  
صورة (٢٥) مسجد بني منه عدد كبير - الامارات  
صورة (٢٦) مدينة العين ويظهر بها عدد من المساجد  
صورة (٢٧) دوار الساعة وديي الحديثة - دبي  
صورة (٢٨) شارع حمدان - أبوظبي  
صورة (٢٩) دوار الساعة شارع حنيت - العين  
صورة (٣٠) منظر لمدينة الرياض بدون مساجد  
صورة (٣١) الحرم المكي وحوله مكة المكرمة  
صورة (٣٢) مسجد الجامعة - للمعهد الاسلامي - العين  
صورة (٣٣) مسجد جامعة الملك سعود - الرياض

## القسم الثاني

### البحث الأول

- شكل (١) للعام ١٩٣٤م وعام ١٩٦٥م
- شكل (٢) للعام - نشوء المخطط للتبكي كما أعنته أرامكو في شكل وحملت بواكه
- شكل (٣) للعام في عام ١٩٧٤م
- شكل (٤) للعام ١٩٣٤م وعام ١٩٥٦م
- شكل (٥) جزء من مخطط أرامكو على النمط التبكي
- شكل (٦) العام ١٩٧٤م
- شكل (٧) الرياض عام ١٩١٩م
- شكل (٨) الرياض عام ١٩٧٠م
- شكل (٩) المربع بالرياض
- شكل (١٠) مجمع للنصرية في الرياض
- شكل (١١) منطقة الماز بالرياض
- شكل (١٢) نموذج للمساكن التي شيدت بموجب برنامج أرامكو لتمليك الموظفين
- شكل (١٣) منطقة الماز بالرياض - نموذج لمسكن (فولا)
- شكل (١٤) للمخطط الأرشادي لمدينة الرياض (استخدمات الأرض)
- شكل (١٥) المخطط الأرشادي لمدينة الرياض

### البحث الثاني :

- شكل (١) توزيع مكان المدن في المملكة العربية السعودية
- شكل (٢) التوسع العمراني في مدينة الرياض
- شكل (٣) للتوسع العمراني في مدينة جدة
- شكل (٤) حركة المركب العالية والمتوسطة في مطارات المملكة الدواية الثلاثة
- شكل (٥) تطور حجم الشحن الجوي في مطارات المملكة الدولية الثلاثة
- شكل (٦) مخطط استخدمات أراضي مطار الملك فهد

### البحث الرابع :

- شكل (١) حدود مكة المكرمة للتعمية
- شكل (٢) التوسع العمراني المتفاديه في المناطق المركزية
- شكل (٣) للتأثير الطبوغرافي في النمط العمراني
- شكل (٤) تدرج للنمو العمراني لمكة المكرمة حور التوزيع
- شكل (٥) لنطاق العمراني لمكة المكرمة
- شكل (٦) مواقع المخططات السكنية الجديدة في مكة المكرمة
- شكل (٧) المناطق الجبلية الوعرة التضاريس والتي يمكن استصلاحها

### البحث الخامس :

- شكل (١) نموذج من مخططات طريق مكة - جدة المربع
- شكل (٢) أسعار الأراضي على محاور الطرق الخارجية
- شكل (٣) التوزيع المكاني للمخططات
- شكل (٤) نموذج من مخططات التوزيع على طريق للطائف السجل
- شكل (٥) نموذج من مخططات طريق المدينة المنورة
- شكل (٦) نموذج من مخططات طريق اليمن
- شكل (٧) نموذج من مخططات جنوب مكة المكرمة
- شكل (٨) قطاع من مخططات السورج الجبلية
- شكل (٩) للتنمية والأعمار في للمخططات

### البحث السادس :

- شكل (١) التركيب الطبيعي لمنطقة الطائف
- شكل (٢) نمو مدينة الطائف
- شكل (٣) أمياء الطائف القديمة
- شكل (٤) مدينة الطائف عام ١٩٠٠م
- شكل (٥) أنماط للتوزيع بمدينة الطائف
- شكل (٦) المساحات للتقريب للأراضي بمدينة الطائف
- شكل (٧) العلاقة بين متغيرات الدراسة ووحدها المكاني
- شكل (٨) وحدت المينة الأحصائية المختارة

- شكل (٩) توزيع متغيرات الابد السكاني - الموقعي  
 شكل (١٠) توزيع متغيرات الابد الاجتماعي والاقتصادي والمهني  
 شكل (١١) الابد السكاني للأنماط السكنية لأحياء مدينة الطائف  
 شكل (١٢) الأنماط السكنية بمدينة الطائف

#### البحث السابع :

- صورة (١) منظر جوي لحديقة دقم الورير والبحوض  
 صورة (٢) جزء من حدائق لشد بالمزيرية  
 صورة (٣) المصباح بدر في حي الزاهر  
 صورة (٤) حديقة الحارثي بالمزيرية  
 صورة (٥) مدى اهتمام المواطنين بالمسكن الخاصة لدخل مدينة مكة  
 صورة (٦) مدى أعمال المواطنين لمزارعهم في حي المسطة على طريق الليث  
 صورة (٧) تمييز المسكن الحديثة بحدائقها الجميلة  
 صورة (٨) مدى اهتمام المواطنين بالحدائق الخاصة  
 صورة (٩) إحدى للحدائق العامة المقترحة في مدينة مكة المكرمة  
 صورة (١٠) الطريقة الحديثة المتممة في تسوير الحدائق العامة بمكة المكرمة

#### البحث الثامن :

- شكل (١) موقع مدنتي الجبيل وينبع للصناعات  
 شكل (٢) للتجهيزات الأساسية في مدينة ينبع  
 شكل (٣) مسار الرياح ووجود المناطق السكنية في اتجاه يخفف من احتمال تلوثها بالرياح  
 شكل (٤) منطقة الفضلات الصلبة

- صورة (١) المدينة السكنية - ينبع  
 صورة (٢) الاحتياجات الأساسية من المسكن والمرافق التجارية  
 صورة (٣) العناصر السكنية - ينبع  
 صورة (٤) البنية الأساسية لدخل مجتمع صحي متحضر ومتنوع  
 صورة (٥) الطرق - مدينة ينبع  
 صورة (٦) تطوير مدينة ينبع  
 صورة (٧) بيئة معيشية عالية المستوى  
 صورة (٨) المدينة الصناعية  
 صورة (٩) التحكم بجودة الهواء  
 صورة (١٠) شبكات المياه العذبة ومياه الفضلات  
 صورة (١١) معالجة الفضلات الصحية  
 صورة (١٢) معالجة الفضلات الصحية واستعمالها كماء في المعالجة الصناعية  
 صورة (١٣) مصنع السماد الطبيعي  
 صورة (١٤) مخاطر عينات الفضلات  
 صورة (١٥) ينبع الصناعية بمسئلتها

#### البحث التاسع :

- شكل (١) بلدة الجبيل الصناعية  
 شكل (٢) مدينة الجبيل الصناعية  
 صورة (١) الصناعات الأساسية في مدينة الجبيل  
 صورة (٢) منظر عام لمصنع شركة الجبيل للأسمدة  
 صورة (٣) ردم موانع للمنطقتين الصناعية والسكنية  
 صورة (٤) حي التناثر وهو أول الأحياء بالمنطقة السكنية  
 صورة (٥) مملكتن موظفي شركة مياه  
 صورة (٦) متروسة وتقوية الحوائط  
 صورة (٧) معهد الهيئة الملكية لتنمية القوى البشرية في الجبيل  
 صورة (٨) مستشفى للحويلات  
 صورة (٩) أحد المسكن الحديثة  
 صورة (١٠) أحد بيوت الله بهنمنه الإسلامية المتطورة  
 صورة (١١) نموذج من الوحدات السكنية المقترحة  
 صورة (١٢) نموذج من الوحدات السكنية المتوقعة



## الجزء الثاني :

### البحث الأول :

- شكل (١) المدينة والاقليم كما تصورها ابن خلدون في القرن الثامن الهجري  
شكل (٢) مقترح تطوير المدن وشبكة السكة الحديد الاقليمية  
شكل (٣) مخطط يوضح التمتع للمغرب من الطرق الداخلية  
شكل (٤) مقترح توسيع المدن حول بغداد

### البحث الثاني :

- شكل (١) مدن نهر دجلة الأعلى واتجاهات توسعها  
شكل (٢) مدن نهر الفرات واتجاهات توسعها  
شكل (٣) النمو الحضري في العراق حسب المحافظات  
شكل (٤) انماط للنمو المسملي للمدن  
شكل (٥) التطور المسملي لمدينة الناصرية

### البحث الثالث :

- شكل (١) الشكل التفرعي للنقاط الرئيسية لحركة السهيلة  
شكل (٢) السهيلي المفضلة والتي تصرف الحركة  
شكل (٣) حركة قضاء السهيلة وعلاقتها مع الشوارع والمباني

### البحث الرابع :

- شكل (١) مدينة المنصور المدورة  
شكل (٢) عدد للقطع المفردة لكل سنة في بغداد  
شكل (٣) عملية للتخصيص للقطر العراقي واورشاتها لسنة ٢٠٠٠ م  
شكل (٤) التصميم الاساسي لمدينة بغداد لسنة ١٩٥٦ م  
شكل (٥) التصميم الاساسي لمدينة بغداد لسنة ١٩٥٩ م  
شكل (٦) التصميم الانشائي للشمال لمدينة بغداد للفترة ٧١ - ١٩٧٢ م  
شكل (٧) مناطق الدراسة لمشروع التخطيط النهائي المكتمل

### البحث الخامس :

- خارطة (١) بغداد في أول أواخرها الجبلية  
خارطة (٢) مدينة المنصور المدورة  
خارطة (٣) بغداد أواخر العهد العباسي  
خارطة (٤) رسم للقرنسي تافريته علم ١٦٧٦ م  
خارطة (٥) رسم المملك التتماريكي نيهور علم ١٧٦٦ م  
خارطة (٦) رسم لفيكس جونس وكولينكوردي علم ١٨٥٤ م  
خارطة (٧) رسم سار وهرز فياد أوائل القرن العشرين  
خارطة (٨) رسم رشيد الفولجة عام ١٩٠٨ م  
خارطة (٩) للتصميم الاساسي لمدينة بغداد عام ١٩٥٦ م

### البحث السادس :

- شكل (١) برنامج الاسكان المقترحة والملتزم بها في مدينة الكويت  
شكل (٢) شبكة الطرق الرئيسية المقترحة بالكويت  
شكل (٣) اسفرفيجية المجمعات الريفية بالكويت

### البحث السابع :

- شكل (١) الاصنام الادارية لدولة الكويت  
شكل (٢) معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية ١٩٧٥ - ١٩٨٠ م (للكويتيين)  
شكل (٣) معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية ١٩٧٥ - ١٩٨٠ م (لغير الكويتيين)  
شكل (٤) معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية (الجملة للسكان) ١٩٧٥ - ١٩٨٠ م  
شكل (٥) دور الزيادة الطبيعية والهجرة في الزيادة السكانية  
شكل (٦) الزيادة الطبيعية ومساهمتها في الزيادة السكانية

### البحث العاشر :

- شكل (١) صور نموذجية لأحياء السيد المنوبية والملايين والجبل الأحمر  
شكل (٢) مثال التهيئة للتفصيلي

### البحث الحادي عشر :

- شكل (١) موقع مدينة قسنطينة  
شكل (٢) تطور التصميم في مدينة قسنطينة قبل عام ١٩٣٧ م  
شكل (٣) خصلص موضع مدينة قسنطينة  
شكل (٤) ترتيب وتخصص المرافق الحضرية  
شكل (٥) توزيع مرور السيارات خلال ساعات قمة للحركة  
شكل (٦) المرور خلال ساعات قمة الحركة  
شكل (٧) أثر تزايد حجم المرور في وظيفة للمرضى للطريق  
شكل (٨) النقل العام والربط بالمركز حسب الاتجاه  
شكل (٩) النقل العام والربط بالمركز حسب الخطوط  
شكل (١٠) وضعية الممرات المخصصة لمرور الحافلات  
شكل (١١) مخطط تنمية شبكة النقل العام

### البحث الثاني عشر :

- شكل (١) الحرم الشريف في القدس وقبة الصخرة  
شكل (٢) الحي اليوناني والمدينة في المرحلة الرومانية والبيزنطية  
شكل (٣) تطور مخططات حلب منذ نهاية القرن المملوكي  
شكل (٤) المدينة للأسمالية وبداية عصر الاختراقات  
شكل (٥) النادر التقليدية أصالة جمال وتلازم كامل مع الوظائف والمناخ

- صورة (١) للمدينة العربية الاسلامية وموقع الجامع فيها  
صورة (٢) عمارة متميزة وطابع خاص وقبة الصخرة  
صورة (٣) لجزء الفاس لحضري حلب القديمة  
صورة (٤) الأسواق التقليدية  
صورة (٥) الجامع الأموي ( للملانة والمدخل والصحن الداخلي ) - حلب  
صورة (٦) خان الوزير - حلب  
صورة (٧) دار حيفاش التقليدية  
صورة (٨) أحد أجنحة حلب وبدايات العمارة الأوروبية والمشرقية للفضيحة  
صورة (٩) للمسيرة المستوردة  
صورة (١٠) قلعة حلب

### البحث الثالث عشر :

- شكل (١) موقع مدينة حلب  
شكل (٢) حلب كمسطة لتوافق التجارة  
شكل (٣) حلب في القرن السادس عشر  
شكل (٤) حلب في منتصف القرن التاسع عشر -  
شكل (٥) الوضع الراهن  
صورة (٣.٢.١) نماذج للسكن المغلف  
صورة (٤) جزر سكنية عضوية على محيط المدينة  
صورة (٥) الممرات الرئيسية المزمعة بالحركة  
صورة (٦) محور شرق غربي - شارع القرواني وهو أحد الشوارع الرئيسية  
صورة (٨) مجموعة حديثة من المباني داخل المدينة القديمة  
صورة (٩) محور للبنوك والواصل بين القديم والحديث

### البحث الرابع عشر :

- شكل (١) موقع مدينة حمص  
شكل (٢) حمص ما بين الأموار - الزلزال التاريخية حتى عام ١٨٠٠ م  
شكل (٣) توسع مدينة حمص - شبكة للمواصلات

- شكل (٥) مدينة حمص - منطلق تأثير التغيرات  
 شكل (٦) مدينة حمص - الاتجاهات الطبيعية للتوسع  
 شكل (٧) إمكانات التوسع في المستقبل  
 شكل (٨) مدينة حمص - منطقة البساتين والمساحات الخضراء  
 شكل (٩) مدينة حمص - شبكة المواصلات المقترحة لعام ١٩٨٥ م  
 شكل (١٠) مدينة حمص - كثافة السكان  
 شكل (١١) مدينة حمص - المخطط للتخطيطي ١٩٦٢ - ١٩٧٥ م

#### للبحث الخامس عشر :

- شكل (١) مخطط مدينة حمص  
 شكل (٢) مخطط مدينة حمص  
 شكل (٣) مخطط مدينة حمص  
 شكل (٤) مخطط مدينة حمص  
 شكل (٥) الحدود الإدارية

#### للبحث السادس عشر :

- شكل (١) تطور مدينة الاسكندرية  
 شكل (٢) نمو الاسكندرية خلال قرن ونصف ١٨٠٥ - ١٩٥٥ م  
 شكل (٣) لتقدير السكان بالاسكندرية من ١٩٦٦ - ٢٠٣٠ م  
 شكل (٤) الهم السكان لهمة المحافظة مقارنة بين عامي ١٩٦٠ - ١٩٧٦ م  
 شكل (٥) التخطيط للهيكلي للاسكندرية ٢٠٠٥ م  
 شكل (٦) حالة المباني في مدينة الاسكندرية  
 شكل (٧) محافظة الاسكندرية ولجانها من المدارس  
 شكل (٨) الخدمات الصحية في الاسكندرية  
 شكل (٩) توزيع سكان محافظة الاسكندرية حسب وسائل الانتقال من مزار مسكنهم إلى مقر أعمالهم  
 شكل (١٠) توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي عام ١٩٧٦ - ٢٠٠٥ م  
 شكل (١١) لجمالي الاستثمارات اللازمة للتخطيط للشامل لمحافظة الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٢

#### للبحث السابع والعشرون :

- شكل (١) السودان ومستوطناته الكبرى  
 شكل (٢) ترفيب المستوطنات الحضرية  
 شكل (٣) للمساحات المبنية بالخرطوم الكبرى  
 شكل (٤) بمستوطنة جبرة - المرحمات والخدمت  
 شكل (٥) مستوطنة أمدة وحاراتها العشر المخططة  
 صورة (١) بداية السكن للفقاري  
 صورة (٢) للتزوح لأطراف المدن  
 صورة (٣) نازح من جنوب كردفان  
 صورة (٤) مرحلة المباني شبه الشبه في المستوطنات  
 صورة (٥) البناء بالطوب الأخضر  
 صورة (٦) سوق مواد البناء المحلية  
 صورة (٧) سوق آخر لمواد البناء المحلية  
 صورة (٨) سوق مياه للشرب  
 صورة (٩) سوق آخر لمياه للشرب والخضار للكلين للبيئة  
 صورة (١٠) أحد الأسواق اليومية بالأحياء العشوائية  
 صورة (١١) أحد الأسواق الاسبوعية  
 صورة (١٢) أسواق الأحياء العشوائية وبداية النشاط الاقتصادي  
 صورة (١٣) أسواق للفرقة والخضار في الأسواق العشوائية  
 صورة (١٤) أحد لطرقت للمصوفة باللون اللاتني واللون النقي المحموم  
 صورة (١٥) من المساجد التي يبرز بتشييدها فاعطوا الخير من المواطنين  
 صورة (١٦) أحد الأضرحة من تقابل للجذب بعض المناطق



## كلمة أخيرة

الدكتور محمد عبدالله الحماد

تميز الموضوع العلمي الذي اختير للمؤتمر العام الثامن للمنظمة بأنه من الموضوعات التي تحظى باهتمام كافة المنظمات والهيئات العلمية والجامعات ومراكز البحوث التي تعنى بأمور المدينة وتطويرها ومعالجة القضايا المترتبة عليها .

ولاشك في أن ظاهرة النمو العمراني الحضري هي أكثر المشكلات التي تواجه المدن في العالم خاصة في الدول الصناعية المتقدمة... إلا أن انتشار ظاهرة التحضر في دول العالم الثالث ( للدول النامية ) ومن ضمنها الدول العربية جعل هناك اهتماما عالميا وإقليميا ببحث هذه الظاهرة نظريا وتطبيقيا والتعرف على أبعادها

لقد كشفت البحوث والدراسات التي قمنا بها لهذا المؤتمر نخبة من الخبراء والباحثين عن آفاق جديدة في اظهار أبعاد مشكلات وقضايا النمو العمراني وأهم الحلول العملية والجدادة في هذا المجال ... كما اظهر الاستبيان الذي شارك فيه أكثر من ثلث المدن الأعضاء الصورة الحالية في معظم المدن والعواصم العربية ومدى اهتمامها بمواجه مشكلات للنمو والتوسع العمراني وللزيادة السكانية مما كان له دور كبير في استكمال وسقل الحقائق النظرية التي اظهرتها البحوث النظرية .

واسفرت اجتماعات المؤتمر وجلسات اللجنة العلمية المنبثقة عنه ، ومناقشات البحوث وتحليلات الاستبيان ، عن بعض التوصيات الهامة في معالجة مشكلات النمو العمراني الحضري ووضع الحلول الجادة في تصحيح مسورة التخطيط الحضري للمدن العربية .

والمعهد العربي لانماء المدن وهو يقوم بطباعة وإصدار البحوث العلمية للمؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية ليدعو جميع الباحثين والمختصين الذين شاركوا بدراساتهم وأبحاثهم العلمية أن يتلقى ، أية اقتراحات أو تحديثات أو تجديدات في الصورة النهائية لتلك البحوث ، كما يناشد في نفس الوقت جميع المهتمين بشئون المدن العربية في كافة مجالاتها و الجامعات ومراكز البحوث العربية المتخصصة إبداء ملاحظاتهم أو مربياتهم في عرض الموضوع العلمي ونتائجه وذلك بهدف تلافى أوجه القصور عند إصدار الطباعات القادمة بحول الله أو بعض أبحاثها خاصة وأن المعهد يسعى إلى إبراز بعض مشكلات النمو العمراني الحضري في المدن العربية عن طريق أعداد الدوريات التدريبية والندوات العلمية وإصدار الدراسات البحثية المتخصصة في مجالات التخطيط والمشروعات المستقبلية للمعهد بمشيئة الله .

ولا يسعنا في الختام إلا أن ندعو الله أن يوفقنا جميعا لخدمة تطوير المدن العربية ومعالجة مشكلاتها على أسس متينة من التخطيط العلمي السليم ... وما التوفيق إلا من عند الله تعالى .. أنه نعم المولى ونعم النصير .



## تفاصيل محتويات موضوعات البحوث

### ( الجزء الأول )

#### بحوث ودراسات نظرية عامة

القسم الأول :

#### ★ البحث الأول : ( النمو العمراني في المدينة العربية ... المشاكل والحلول )

مقدمة - مسئولية بناء المدن - التخطيط العمراني بين النظرية والتطبيق - التخطيط العمراني جزء من التنمية الاقتصادية الاجتماعية - مشاكل المدينة العربية في المناهج الدراسية -

#### ★ البحث الثاني : ( إنماء المدن الصغيرة والمتوسطة كوسيلة لتوجيه التحضر )

مقدمة - توجهات التنمية العمرانية - الأطار النظري - التوزيع السكاني في المدن - بعض أمالي معالجة مشكلة التحضر - تحسين ظروف الحياة في المدن الكبرى - تنمية المناطق الريفية - تنمية المدن الصغيرة والمدن المتوسطة - تحديد حجم المدن الصغيرة والمتوسطة - وظائف المدن الصغيرة والمتوسطة - الأطر العامة لتنمية المدن الصغيرة والمتوسطة - تنمية المدن الصغيرة والمتوسطة في إطار وطني - تنمية المدن الصغيرة والمتوسطة في إطار التنمية الاقليمية - تنمية المدن الصغيرة والمتوسطة من الدافل - الحد من نمو المدينة الصغيرة والمتوسطة - النمو الشامل والمتوازن للمدن -

#### ★ البحث الثالث : ( التخطيط العمراني للحضري - مشكلاته ومستقبله )

مقدمة - النمو العمراني الحضري وتطور المدن الكبرى - تطور المدن الحديثة - التخطيط الداخلي للمدن والمراكز الحضرية - للخطا الداخلية للطرق والشوارع في المدن والمراكز الحضرية - استخدامات الأراضي الوظيفية - النطاقات والمناطق الداخلية - التخطيط الاقليمي للمدن والمراكز الحضرية - العلاقات الوظيفية بين المدن والمناطق الريفية - تركيب اقليم المدن - دور الاقاليم الريفية في التخطيط الاقليمي للمدن - مشكلات التخطيط العمراني الحضري - مستقبل التخطيط العمراني الحضري - تخطيط المدن ودوره في معالجة مشكلات مراكز العمران الحضري -

#### ★ البحث الرابع : ( المدينة في العالم الثالث ... قضايا ومشكلات )

مقدمة - المدينة بين الرؤى الكلاسيكية واللمحننة - للمكان - السكان - التبعية - قراء الحضر - خاتمة -

#### ★ البحث الخامس : ( إدارة التنمية العمرانية .. مشكلات وحلول )

مقدمة - ماهية الموضوع - أهمية الموضوع - فروض البحث وخطته - للتمييز بين النمو العمراني والتنمية العمرانية - المشكلات الإدارية - مشكلات النمو العمراني السريع - مشكلة اتساع مفهوم التنمية العمرانية - مشكلات الاجهزة الادارية - المشاركة الشعبية - الحلول - الحلول المتعلقة بالنمو العمراني - الحلول المتصلة بالاجهزة الادارية - الحلول المترتبة بالمشاركة الشعبية - صور المشاركة الشعبية - خاتمة عامة

#### ★ البحث السادس : ( دراسات مصاربية وتخطيطية لتحصين البيئة السكنية القديمة في المدينة العربية )

مقدمة : التعرف على البيئة السكنية القديمة بالمدينة العربية - المميزات الحضرية والبيئية بالمناطق القديمة بالمدينة العربية - أثر التطور التكنولوجي على البيئة السكنية القديمة - اقتراحات تحصين البيئة السكنية القديمة بالمدين العربية

#### ★ البحث السابع : ( نحو تخطيط المدينة العربية ... إقليم المدينة )

مقدمة - الزيادة السكانية والتحضر العالمي - ترتيب المدن للمئوية في العالم - نمو المدينة العربية واسبابه - أنماط النمو في المدينة العربية - عوائل النمو العمراني - للنمو والاراضي الزراعية - الأراضي الزراعية كعائق للنمو العمراني - نمو المدينة والحجم الأمثل - مشكلات النمو العمراني للمدينة العربية - الحلول والاقتراحات - مياسات تخطيطية - مسئوليات الحل - اقليم المدينة والنمو العمراني

★ البحث الثامن : ( مشكلة البطالة المسافرة والمقلّمة وآثارها الضارة في الوطن العربي )

مقدمة - تعريف البطالة - الإسلام ومشكلة البطالة - أسباب البطالة في الوطن العربي - الظروف الاجتماعية والثقافية - الظروف السياسية - الدورة الاقتصادية - الكوارث الطبيعية - أسباب أخرى متنوعة - آثار البطالة وأضرارها - مبدل علاج مشكلة البطالة في الوطن العربي - خاتمة

★ البحث التاسع : ( المشكلات الإدارية للتنمية الحضرية العربية )

مقدمة - مشكلات التنمية الحضرية بالتركيز على المشكلات الإدارية - التنمية الحضرية - التنمية الحضرية كاستراتيجية قومية - منطلقات إدارة للتنمية الحضرية العربية - أدوات تنفيذ مبادرات وخطط التنمية الحضرية - مشكلات التنمية الحضرية العربية - الإنسان العربي والمشكلات الاجتماعية للتنمية الحضرية - أثر التنمية الحضرية على الإدارة العربية - المشكلات الإدارية للتنمية الحضرية العربية - مواجهة مشكلات التنمية الحضرية العربية

★ البحث العاشر : ( الآثار المترتبة على للنزوح السكاني من الريف والهجرة إلى المدينة )

مقدمة - أنماط النزوح السكاني المتمثلة في الهجرات الداخلية - دوافع النزوح السكاني - النظريات المعاصرة للنزوح السكاني - للنزوح السكاني ومشكلات التكيف الاجتماعي - للحلول المقترحة وللوصيات -

★ البحث الحادي عشر : ( التحضر والتغيرات في التركيب الاجتماعي وأثر ذلك على الجريمة والانحراف )

نشأة المدينة العربية - التحضر في العصر الحديث - للتحضر والتغيرات في التركيب الاجتماعي في المدينة العربية المعاصرة - لمعاط للتحضر في الوطن العربي - للفصلان للامانة لسكان الوطن العربي - المدن الريسية في الوطن العربي - للتحضر والهجرة - للتحضر والتركيب المالي - للتحضر والتفكك المالي

★ البحث الثاني عشر : ( الهجرة والصلابة للوافدة وآثارها الاجتماعية والثقافية على المدينة العربية )

مفاهيم أساسية - الدراسات السابقة - لماذا الهجرة - لماذا المدينة للعربية - للهجرة من الريف إلى المدن - العمالة الوافدة - الآثار الثقافية - الآثار الاجتماعية - من أجل مدينة عربية أفضل

★ البحث الثالث عشر : ( حدود الكثافة السكانية والمشكلات في المناطق الحضرية )

مقدمة - الأرض السكنية - للكثافة في المناطق السكنية - بعض المؤشرات التي تدعم تواجد الكثافة المالية - بعض المؤشرات التي تعارض مع تواجد الكثافة المالية - أمثلة من الكثافات في بعض الدول العربية والاجنبية - الاستنتاجات والتوصيات

★ البحث الرابع عشر : ( مشكلة حماية بيئة المدينة للعربية من المخلفات الصلبة - حلول ومعالجات )

جمع المخلفات الصلبة - مكونات المخلفات الصلبة - التحال الهوائي - أهداف جمع المخلفات الصلبة - كميات وخصائص المخلفات الصلبة - المشاكل التي تعاني منها المدن في عملية جمع ونقل المخلفات الصلبة - أنواع المخلفات الصناعية الصلبة - تأثيرات المخلفات الصلبة على البيئة - تصريف المخلفات الصلبة ومعالجتها - الطرق المستعملة للتخلص من المخلفات الصلبة

★ البحث الخامس عشر : ( تلوث البيئة كنتيجة للنمو العمراني في المدينة العربية وأثر ذلك على التراث الانساني العربي )

مقدمة - مشاكل عامة تؤدي إلى تلوث البيئة - تلوث البيئة - تلوث الهواء - تلوث الضوضائي - تلوث الماء - تلوث الأرض - حلول مقدمة

★ البحث السادس عشر : ( دور الهيئات العربية للمواصفات والمقاييس في تطور النمو العمراني الحضري في البلدان العربية )

★ البحث السابع عشر : ( المسجد في تخطيط المدينة العربية )

مقدمة - المسجد - المسجد في المدينة العربية في العهد العثماني - المسجد في فترة الاستعمار الغربي - المسجد في المدينة العربية الحديثة - المسجد في بلدان الجزيرة العربية - المقترحات لإعادة توزيع المساجد



## القسم الثاني : بحوث ودراسات تطبيقية عن المدن السعودية

### ★ البحث الأول : ( نمو وتطور المحيط العمراني المعاصر في المملكة العربية السعودية ).

مقدمة - الخلفية التاريخية - النظام لشبكي في الحمام والخبر - النظام الشبكي في الرياض - تقسيم الأراضي - مشروع تملك المساكن لموظفي أرامكو - الماز - تقنين الاتجاملت للمستحقة وإكسابها للشرعية - الشبكة الكبرى - مخطط الرياض - قطعة الأراضي المربعة والفلج

### ★ البحث الثاني : ( العلاقة بين تطوير المطارات الدولية والمدن في المملكة العربية السعودية )

مقدمة - العلاقة العمرانية بين المطارات والمدن - تطوير حركة الطيران في المملكة - الحاجة إلى مطارات دولية جديدة - تخطيط وتصميم المطارات الجديدة - العلاقة الاقتصادية بين المطارات والمدن - تخطيط - استخدام الأراضي في المطارات

### ★ البحث الثالث : ( النمو الحضري وأثره على أجهزة الإدارة المحلية - دراسة تطبيقية على مدينة الرياض )

تمهيد - النمو الحضري في مدينة الرياض - النمو الحضري والكفاءة الإدارية لأجهزة الإدارة المحلية في مدينة الرياض - مظاهر الخلل في التوازن بين القدرة الإدارية للجهاز الإداري وحجم المتطلبات المنشودة - جوانب إعادة التوازن بين القدرة الإدارية للجهاز الإداري في مواجهة المتطلبات المنشودة منه

### ★ البحث الرابع : ( النمو العمراني الحضري في مكة المكرمة - المشاكل والحلول )

نشأة مكة المكرمة ونموها العمراني - النمو العمراني الحضري في مكة المكرمة بعد الإسلام - تحديد ملامح النمو العمراني القديم في مكة المكرمة - النمو العمراني الحديث في مكة المكرمة - تحديد ملامح النمو العمراني الحديث - توفير الخدمات في النمو العمراني الحديث في مكة المكرمة - ضرورة إعادة تخطيط المناطق الجبلية المركزية بمكة المكرمة

### ★ البحث الخامس : ( مخططات الأراضي في مدينة مكة المكرمة )

توطئة - مشكلة البحث وأهدافه - المنهج والأسلوب ومصادر البيانات - الافتراضات العلمية - الدراسات السابقة في مجال الأراضي - البعد الزمني لقيام المخططات وتطويرها - التوزيع الجغرافي للمخططات - استعمال الأراضي في المخططات - مساحة قصائم الأرض في المخططات - أسعار الأراضي في المخططات - للتنمية والإعمار في المخططات - أثر المخططات على النمو العمراني في مكة المكرمة - الخلاصة ومناقشة للنتائج

### ★ البحث السادس : ( الأنماط السكنية بمدينة الطائف )

مقدمة - مشكلة الدراسة وأهدافها - منطقة للدراسة - دراسات المناطق السكنية بالمدن - معلومات البحث وكيفية جمعها - متغيرات الدراسة - طرق تحليل معلومات البحث - الأنماط السكنية بمدينة الطائف - التحليل الفراطي

### ★ البحث السابع : ( استخدامات المساحات الخضراء بمدينة مكة المكرمة )

توطئة - تحديد المشكلة - أهداف الدراسة - مصادر الدراسة - المنهج والأسلوب - تصنيف المساحات الخضراء في مدينة مكة المكرمة - تصنيف الحدائق في مكة المكرمة - وظيفة الحدائق العامة في مكة المكرمة - مستقبل الحدائق العامة في مكة المكرمة - النتائج التي توصلت لها هذه الدراسة

**البحث الثامن : ( المحافظة على البيئة من خلال المراقبة المحلية لأساليب التخلص من الفضلات في مدينة بنبع الصناعية )**

مقدمة - المصادر الرئيسية للفضلات - تنظيم التخلص من الفضلات - التخطيط لتصريف الفضلات - اعداد مناهج تنظيم التخلص من الفضلات - اعداد المعايير - التحكم بجودة الهواء تنظيم التخلص من مياه الفضلات - تنظيم التخلص من الفضلات الصلبة - تطبيق سياسة تنظيم التخلص من الفضلات - التوعية على تنظيم التخلص من الفضلات - التوصيات

**★ البحث التاسع : ( مدينة الجبيل - تخطيط وبناء )**

مدينة الجبيل القديمة - مدينة الجبيل الصناعية - المنطقة الصناعية - للمنطقة السكنية - منطقة المطار والمنزه  
وجزيرة الباطنة - التعليم - التدريب - العناية الصحية - الطاقة الكهربائية - الاتصالات السلكية واللاسلكية - المراكز التجارية - اليمسنة والتشجير - منطقة المطار - منطقة المنزه - مواصفات الهيئة الملكية - خاتمة

## ( الجزء الثاني )

### القسم الأول : بحوث ودراسات تطبيقية عن المدن العربية

#### ★ البحث الأول : ( النمو العمراني والحضري في المدينة العربية (العراق) للمشاكل والحلول )

مقدمة - الخلفية النظرية .. دراسة نظرية لمفهوم النمو الحضري للمدينة العربية - مشكلات النمو الحضري والعمراني في المدينة العربية - المقترحات والحلول لمشكلات النمو العمراني والحضري ودور الدولة في وضع سياسة للنمو الحضري والعمراني في المدينة العربية.

#### ★ البحث الثاني : ( الانحسار المساحي للمدن - الآثار القائمة والمتوقعة - دراسة تطبيقية عن بعض المدن العراقية )

مقدمة - دوافع النمو المساحي للمدينة - للنقل - الضوابط الطبيعية - الضوابط البشرية - الضوابط الأخرى - نمط نمو المراكز الحضرية - أنماط النمو للمساحي للمدينة - خصائص نمو للمركز الحضرية في المراق - الآثار التي يتركها النمو المساحي على البيئتين الحضرية والريفية - المقترحات

#### ★ البحث الثالث : ( فضاءات المسألة في المدن العراقية وتطورها المستقبلي )

مقدمة - كيفية الوصول إلى الهدف - المؤشرات الحركية والفنية - سرعة الحركة - الحركة - التركيب الفضائي لحركة المسألة في محيط الممتلئة - تحديد قياسات الثوابت والموصفات لتجهيزات المشاة - شروط إمكانية التمرير - معدات حركة المشاة - تصنيف فضاءات المسألة - متطلبات أنواع حركة المشاة - تطور الأفكار حول التنظيم الفضائي - التنظيم الفضائي لوحدة تخطيطية مبسطة - للتنظيم الفضائي لمركز الممتلئة

#### ★ البحث الرابع : ( النمو العمراني الحضري في مدينة بغداد )

عملية التحضر في المدينة العربية وينتهي - عملية النمو الحضري لمدينة بغداد وتطورها التاريخي - واقع النمو الحضري الحالي والمتوقع لمدينة بغداد - الجهود التخطيطية المبذولة لإعداد التصميم الأساسي لمدينة بغداد والسيطرة على النمو الحضري فيها - مشاكل ومعالجات النمو الحضري في مدينة بغداد

#### ★ البحث الخامس : ( الخصائص التخطيطية لمدينة بغداد منذ نشأتها وحتى عام ١٩٥٨ م )

مقدمة - تأسيس مدينة بغداد وتوسعتها - التصميم الأساسية لمدينة بغداد - التصميم الأساسي لمدينة بغداد ١٩٥٦ م - الخلاصة والتوصيات

#### البحث السادس : ( مستقبل التطور الحضري في الكويت )

مقدمة - الهدف - الأبعاد المستقبلية للتنمية الحضرية - النمو للحضري في المدن الجديدة

#### ★ البحث السابع : ( الزيادة الطبيعية في النمو السكاني في الكويت ١٩٧٥م - ١٩٨٠م )

مقدمة - مستويات واتجاهات الزيادة الطبيعية - المواليد - الوفيات - الزيادة الطبيعية - لزيادة الطبيعية والنمو السكاني - دور الزيادة الطبيعية على مستوى التجمعات الصغرى - الخلاصة -

#### ★ البحث الثامن : ( النمو العمراني الحضري لمدينة الشارقة )

تعريف مريع بالإمارة - النمو العمراني للمدينة - التوسعات الرئيسية - التوسعات المختلفة - مرافق الخدمات العامة والبيئة الأساسية - قطاع الماء والكهرباء - شبكة من الطرق الحديثة - مصنع السماد - الجصور والانفاق والحدائق - اضمخ مشروع في منطقة الخليج - المواصلات العامة - للمساكن الشعبية - الموانئ البحرية والجوية - للنشاط الاقتصادي ومرافقه في الشارقة - لقطاع السياحي والترويجي - مقصب الشارقة المركزي

#### ★ البحث التاسع : ( التهيئة العمرانية في تونس )

مفهوم التهيئة العمرانية العام - تاريخ نشأة فكرة التهيئة العمرانية بتونس - أدوات التهيئة المستعملة في تونس - التخطيط من أجل المواطن وبمشاركته - التيارات والمدارس الخارجية المؤثرة - أهم قوانين التهيئة من أجل تنظيم الفضاء - بعض دراسات التهيئة - مخططات التهيئة العمرانية أبعادها وحدودها

#### ★ البحث العاشر : ( النمو العمراني الحضري لمدينة تونس - التناقضات وأفاق حلولها )

المقدمة - إتحال التنسج العمراني بالمدينة العتيقة وأرباضها - الحالة التي عليها المدينة العتيقة - أهم التوجهات العمرانية لمعالجة أوضاع المدينة العتيقة - تطور التنسج العمراني وتكتفه في المدينة الحديثة - خلاصات هذا التطور - التوجهات العمرانية لبلدية تونس في مجابهة هذه المشاكل - أفاق تعديل التطور العمراني الحضري بمدينة تونس

#### ★ البحث الحادي عشر : ( مشكلة النقل في المدينة العربية والبحث عن حلول - دراسة عن مدينة فسنسطينة )

أسباب مشكلة النقل في مدينة فسنسطينة - أهمية وحجم المدينة - موقع المدينة - تأثير الموضوع - النمو غير المتوازن للمدينة - تركيز الطلب على النقل والمرور - ضعف الخدمة بالنقل العام - قلة عدد الطرق الرئيسية والسريعة بالمدينة - الضكل العام للشبكة - الخصائص الهندسية للطرق - قلة مساحات الوقوف - طريقة تقاطع الطرق - عوقق السير على الأقدام - الحاجة الى النقل والبحث عن الحلول

#### ★ البحث الثاني عشر : ( النمو العمراني في المدينة العربية الكبيرة - حالة خاصة بمدينة حلب )

مدن الحضارات القديمة - مدن الإسلام - التكوين العام للمدن الإسلامية - واقع المدن الإسلامية والمؤثرات السياسية والاجتماعية والاقتصادية - الإستعمار الأوربي وأثره على بنية وتكوين المدينة العربية الإسلامية والنتائج التي ترتبت عن ذلك - حركة السكان - الاستقلال السياسي والتطور الاقتصادي والآثار المترتبة على تطور المدينة العربية - حلب - الموقع والتكوين المعنوي الفيزيائي والعوامل التاريخية المؤثرة في تطور مدينة حلب - التطور السكاني والعوامل المؤثرة - تطور المخطط العمراني - مخطط بونغ التنظيمي - رؤوف باشا ومخطط حلب - المخططات المقارية والتنظيمية أثناء الانتداب الفرنسي حتى الآن - مخطط كوتون - الحركة السكانية - النظام العمراني والإجراءات الحقوقية الخاصة لتنفيذ المخطط التنظيمي - حزام للفر والمناطق المخالفة - العوامل المؤثرة في الإجراءات البلدية الأخيرة - الإجراءات في المدينة القديمة والحفاظ عليها وتطويرها - تعديل الواقع التنظيمي في المناطق الحديثة من المدينة - الإجراءات المقترحة لتطوير حزام المخالفات في المدينة

#### ★ البحث الثالث عشر : ( النمو العمراني المربع لمدينة حلب ، الأسباب - النتائج - الحلول )

النتائج - الحلول والإقتراحات

#### ★ البحث الرابع عشر : ( النمو العمراني في مدينة حمص وتلقيم الحلول المناسبة للمشاكل العمرانية )

لمحة تاريخية - الوضع الراهن لمنطقة الدراسة - الوصف - المصحح المبدئي للوضع الراهن - المشاكل والحلول - حول القسم الواقع ضمن السور - حول القسم الواقع خارج السور من منطقة الدراسة - متابعة مركز مدينة حمص

#### ★ البحث الخامس عشر : ( النمو العمراني لمدينة حمص وحلول مشاكل شبكة توزيع المياه العذبة )

مجال البحث - توريد المياه العذبة قبل عام ١٩٣٥ م - للنمو العمراني وشبكة المياه العذبة ( ١٩٣٥ - ١٩٥٠ ) - المرحلة الثانية ( ١٩٥٠ - ١٩٧٠ م ) - المرحلة الثالثة ( ١٩٧٠ - ١٩٨٤ م ) - توسيع الشبكة لتلبية حاجة المستقبل - الخلاصة والنتائج

#### ★ البحث السادس عشر : ( المدن الكبرى - مشكلاتها وتطلعاتها - دراسة في آثار النمو الحضري لمدينة القاهرة )

#### ★ البحث السابع عشر : ( النمو العمراني والحضري ومشكلات الإسكان بمدينة القاهرة )

موضوع البحث - أهداف البحث - منهج البحث - الإطار التصوري لمشكلة النمو العمراني الحضري والإسكان في مدينة القاهرة ( المشكلة والحلول ) - عوامل النمو الحضري في مدينة القاهرة ومشكلة الإسكان - بعض مظاهر ومؤشرات

المشكلة الإسكانية في مدينة القاهرة - حلول مقترحة لمواجهة مشكلة الإسكان في القاهرة - في مجال التخطيط العمراني الحضري - في المجال الاقتصادي الفني - في المجال الاجتماعي التنظيمي

★ البحث الثامن عشر : ( مشكلة المواصلات في مدينة القاهرة - طبيعتها وكيفية مواجهتها )

مقدمة - تمهيد - الآثار السلبية الناجمة عن مشكلة المواصلات على النواحي الصحية - المواصلات وتلوث الهواء - الآثار الصحية الناجمة عن تلوث الطريق - الآثار السلبية الناجمة عن استنزاف مشكلة المواصلات للموارد المتاحة - تزايد نسبة الجرائم في المجتمع - زيادة حجم التفتقات - استنزاف الوقت في المواصلات

★ البحث التاسع عشر : ( الإسكندرية عام ٢٠٠٥ م وتحديات الإنماء الحضري )

مقدمة - نشأة مدينة الإسكندرية وتطورها العمراني - وصف وتكوين المدينة - أبعاد مشاكل النمو الحضري للإسكندرية - الدراسات السكانية والاجتماعية والاقتصادية - استراتيجيات وأسس التخطيط الشامل للإسكندرية الكبرى حتى عام ٢٠٠٥ أهداف تخطيط العناصر والمكونات الأساسية - توصيات التخطيط الشامل لحل مشكلات الإسكان والخدمات والمرافق - الإسكان - التعليم - الثقافة - الشؤون الصحية بالإسكندرية - الإمداد بالمياه - الصرف الصحي - الكهرباء - المواصلات السلكية واللاسلكية - التخطيط للشمل للطرق والتنقل والمرور - النشاطات الاقتصادية والاستثمارية المطلوبة - الحفاظ على التراث والبيئة

★ البحث العشرون : ( النمو الحضري المتسارع بمدينة الخرطوم الكبرى - نشأته - مكوناته - دوافعه )

مقدمة - مصادر البيانات وصعوبة القياس - نشأة ونمو مدينة الخرطوم الكبرى - مكونات النمو الحضري بمدينة الخرطوم الكبرى - للزيادة الطبيعية - الهجرة الداخلية - ملاحظات ختامية

البحث الحادي والعشرون : ( المستوطنات الشعبية في الخرطوم الكبرى )

على المستوى الدولي - على المستوى القومي - على مستوى الخرطوم الكبرى - على المستوى المحلي - جبرة - أمينة - حالة السكن - الصحة - النقل - التلميم - المشاركة الشعبية - نتائج البحث - للتضاد الأساسية - المرحلة القادمة للبحث

البحث الثاني والعشرون : ( الآثار الاجتماعية للهجرة على المدينة الحرة - دراسة للمتغيرات السوسيو اقتصادية في العاصمة السودانية )

الهجرة وديناميات التغير الاجتماعي - التحرك الجغرافي للسكان - القوانين المضرة لظاهرة الهجرة - علاقة الهجرة بظاهرة النمو الحضري - الهجرة الوافدة إلى السودان - انكسارات الهجرة الزيفية على مدينة الخرطوم - أثر الهجرة على التوزيع السكاني في الخرطوم - ملاحظات حول بعض الآثار الاجتماعية للهجرة على العاصمة السودانية - الهجرة والجريمة - الخلاصة





## البحوث المقدمة باللغة الانجليزية









area and focuses on the utilization of the ecological systems and values in the plan.

Investigations are necessary to understand the ecological function of the following elements: soil, geomorphology, water, climatic conditions, vegetation and wildlife. Special attention is given to the interaction between these elements and man, as the environment is the result of a process in which man is strongly involved.

Sometimes it seems that ethics and aesthetic values are pushed aside by "scientific values". But these two items are also an essential part of design and planning processes. Besides the ethic and aesthetic values of the designer, values of the "users" (for example inhabitants) are equally important considerations. These values are, as stated previously, firmly rooted in ones culture.

To get acquainted with the values of the users it is necessary to know the special meaning people attach to thier environment. Considerable research in this field has already been accomplished and I should like to give you two important results of this research in regard to environmental design and planning.

- I Designs are often incongruous with the experiences of the users, Generally the reasons are:
  - Designs are based too much on maps where specific features of the site from the users view are mostly neglected.
  - Designs are focused too much on structure and form and too little on practical use and their actual functioning within a particular cultural context.
- II People experience their environment as organic and coherent and not simply as a sum of single elements and qualities. It is important for them to know how the environment operates as a unity in relationship to their own activities. Less important are the structures of the environment and the planning of elements. People generally experience their environment as a unity in which the parts are organized in accordance with certain aims, such that each part forms the conditions for other parts. Thus, it is of little use to investigate single elements for planning purposes without considering their function and their function within the environment.

How users think about these matters is of great importance. Experience of a particular environment is highly individual and differs from place to place and from man to man. Only careful research can identify these differences. Nonetheless, this kind of research is necessary to create relevant ethic and aesthetic values upon which competent design and planning should also be based.

Recent research activities directed toward environmental psychology and the ecology of man's habitat has been of great help. These scientific areas direct attention to the interaction between man and environment. More specifically they deal with the influence of designed spaces and forms on human behaviour and the influence of the human behaviour on particular spaces and forms of the environment.

These considerations are the most relevant items for improvement in the environmental design and planning process from the point of view of the landscape architect. It is clear that environmental design and landscape planning is a very complicated matter focusing on an interaction between man and his environment.

This paper illustrates some of the ways designers can develop a view of environmental reality and how they can learn to understand the interrelationships, trade-offs and impacts of a particular design and how they can develop a more comprehensive strategy for designing within a particular environment and cultural context.



## 7 HOW TO DESIGN FOR MORE ECOLOGICALLY COMPATIBLE ENVIRONMENTS ?

Pieter W. Germeraad (MLA)

In general it is accepted that a liveable surrounding is based on an adaptation between man and environment (basic ecological principle). This paper presents the relevant items necessary, to create a harmonious reciprocal adaptation between man and environment.

In general the starting point for all our planning activities is the existing landscape both natural and man-made.

The first question arising is:

How can we describe the landscape and what items are relevant for its creation? A generally accepted definition of landscape is: "the visible part of the earth determined by the coherence of and the interaction between soil, water, geomorphology, climate, flora, fauna, and man".

Furthermore the landscape can be seen as the result of a process which started in the past and goes on until now.

An essential part in this process is ones culture. It has had a significant influence on our landscape in the past and also in the future it will have a great influence on the development of ones landscape, therefore to know the culture and history of a country in which you work is extremely important, in creating a good environmental plan.

One of the most relevant items of culture is that culture always deals with an identified group and has a certain pattern. By studying this pattern, especially the coherence between the elements of culture of the group, we learn of these processes, both physical (i.e. buildings, roads, industries) and non-physical (i.e. religion, aesthetics).

Both process and pattern are important to know from the point of view a particular culture of a social group. When studying this item it is also important to know that culture is the result of a process that started in the past and can be seen as a historical product which is given through generation after generation.

Each generation selects and rejects certain elements from the past. The results of these selections and rejections are that certain elements disappear and new elements are brought in but the string with the past is never completely broken. We describe this with the concept of "historical continuity" which means that present human behaviour is nearly always based on linkages to the culture of the past. The landscape is a physical representation of this phenomena.

Besides culture the landscape is strongly influenced by ecology or natural processes. In the past these processes alone were responsible for the features of the landscape and man could only adapt to these processes since he was not able to control them. In those times nature was commonly seen as a threat. From the 17th century till now man has been able to use and change natural processes for his own benefit. Nature is no longer a threat. The result of this alteration was that man generally achieved dominance over nature. Several ecological catastrophes were the result and harm was done to both people and the natural environment. At this moment current thinking is re-evaluating the interrelationships between nature, environmental planning and man and it is more and based on ecological considerations.

Now what should one know about ecology to establish a workable plan ?

Principally we plan along two lines:

- First, one searches for the ecological standards which make it possible to predict environmental impact relating to the use of specific segment of the environment.
- Second, one searches for guide-lines and limiting conditions relating to the development of the specific

to be saved, they cannot be isolated, to be left standing as individual monuments with bared party walls, in reversal of the original condition. The Arab Medina is a complex matrix like a honeycomb and the whole of the fabric must be brought into repair and upgraded coherently.

The support of city authorities determined to create and preserve the right environment for their historic buildings and the people who live in them is essential for the success of the conservation policies and for the historic qualities of the city.

The presentation of this paper, including the illustrated section showing designs for the redevelopment of Baghdad is intended to take 40 minutes. If further time is allowed the paper will be supplemented with a section on the historic buildings legislation for Baghdad.



it is. The buildings reflect the general qualities and caliber of the existing ancient houses which are being restored.

The essential principle is that the designs are sympathetic to the original city structure in scale, texture and form while being intrinsically modern in design. Thus it should be possible to walk in to the redeveloped sections of the city, to recognise them as late Twentieth century buildings at once by their detail, but to feel a total continuity between them and the older adjacent areas where groups of traditional houses are being restored and equipped to serve as homes which permit a lifestyle more congruent with our modern age. This is conservation at its most purposeful. Buildings which can be adapted sympathetically for extension of their original function are very much better conserved than those which are fossilised or frozen in a futureless statement of their past. For buildings which form an intricate living mass a significant future can be assured only by making them part of the community life. The isolated, conserved building surrounded by slums is condemned by its environment, however magnificent it may be in itself. A much humbler building in a sympathetically up-graded environment is more meaningful and will serve more effectively to perpetuate the historic patterns of life.

In the traditional areas constant renewal of buildings has meant that the large majority of buildings may not be historically significant in themselves, but this majority forms the matrix into which the jewels are set - and without that matrix these jewels are deprived of much of their meaning. So it follows that if the historic houses themselves are to survive they must be retained in their context and thus the argument for conservation extends to whole areas of the city. Conservation thus becomes a policy for an area rather than a reprieve for a single building.

Lifestyles cannot be frozen. If the buildings are to continue in use they must be adapted, as they always have been, to the changing circumstances. So rehabilitation and improvement must be coupled with restoration, and air-cooling equipment; and modern sanitary fittings must be incorporated into the old structures. New methods of waterproofing and structural protection can be employed. Patterns of use of the buildings which in the past have brought about degradation can also change.

The problems that beset the conservation architects in Baghdad are more complex than may first appear. To begin with, the life span of the materials has been reached in many cases. Mortars have decayed, mud roofing systems are no longer repairable or maintainable in the traditional manner and fundamental to all is the fact that timber which is integral to the structure has succumbed to termites. In some instances, conservation almost becomes replication. While many of the more valuable and intricate components of the buildings can be saved much of their essential structure may well prove to be in need of total renewal.

Architects concerned with conservation have to make judgments in which integrity and archaeological values play a part. Conservation is not simply the art of bringing back to its condition when it was new. It is a more subtle process, involving retention of as much as possible of the early or original surviving fabric while newly inserted material is clearly expressed as the replacement which it actually is.

Like other great cities, Baghdad is conscious of its monumetal architecture and has instituted major conservation programmes for its great buildings. These, the Shrines and the great Madrasahs, have been maintained and enhanced. It is encouraging that next stage of the programme is to ensure that they are set in zones of traditional building which have been conserved so that the scale and character of monument and setting retain the original relationship. Fortunately many of the important houses of the city are in these conserved areas. The lesser buildings can be brought into repair with the encouragement of schemes of assisted self-help. The programmes of repair and conservation for historic buildings start with identification and listing and carry forward into thorough programmes of physical repair. The principles that govern this work rely upon retention of as much as possible of the original material. Where replacement is necessary, it is on the basis of like with like, incorporating the additional protections which modern technology can offer. Failing brick and termite-eaten timber are replaced by brick suitably protected by damp courses and in good mortar and by timber impregnated with insect-killing chemicals. Modern services are introduced discreetly but honestly. Craftsmanship in wood, glass and metal is repaired or replaced by the work of modern craftsmen using the ancient techniques. There is always a temptation to improve. What earlier builders left undone or what they might have wished to do had the money been available, can now be done by over-zealous restorers. With care and discretion, some earlier errors or omissions can be made good, but the general rule is to respect the model which the past has left and to restore it, with the minimum adaptation, to the needs of future generations.

By its very nature the Arab Medina, cannot effectively be conserved in part. If important individual houses are

knowledge of Eastern lifestyles and attitudes. But the adaptation of western Law to an Arab situation raises as many questions as does the adaptation of western technology to the Arab way of life. In many instances technology appears to run counter to the established way of life and sense of community among Muslims. This conflict has much to do with the sense of resentment currently felt by many of the more traditional communities. This apparent paradox must be resolved, if future Arab towns are truly to reflect the Muslim ethic. East and West have long exerted an important influence upon each other, but in each case, that influence can only be relevant to an Islamic condition if it lies within overall precepts which should perhaps be defined as follows:-

The fundamental unity of creation- "TAWHID." This unity is reflected in the objectives of community welfare- "ISTISLAH". The concept of 'AMANA', which is perhaps best translated into English as 'benificence', together with justice-'ADL'- and 'ILM', or moral understanding, provides the interpretation which makes the system of urban organisation and government essentially value-related. Hence, self importance in buildings or in people becomes abhorrent and the community welfare paramount. These concepts translate into built form by the mutual adherence of housing in the cities and the similarity of scale and height which they display. The community, therefore, becomes the determinant of the form and no one individual seeks to superimpose himself through the dominance of this buildings upon the remainder. Under this ethic, only the mosque is the dominant building and that only by reason of its function as the focus of urban life.

The whole concept might be summarised within the term 'KHALIFAH', in the sense that it means man's dominion coupled with his trusteeship. Islam, while recognising the dominance of man in the natural order of things, stresses his responsibilities in accepting that dominance, with the welfare of God's world and the community at large being the objective. The system thus benevolently absorbs the individual to its greater welfare and good and to his own advantage.

It is difficult to relate this ethic, this approach and this background to the self-assertive arrogance of the high structures erected by wealthy dominant individuals or equally wealthy and dominant corporate bodies. In this lies the dilemma that differentiates the nature of the Muslim problem from other forms of town-planning. The city of grandeur and self-aggrandisement seems fundamentally opposed to the Muslim ethic, whereas a city in which the buildings group and cohere to form a great urban matrix seems inherently and essentially Muslim.

In redesigning some parts of the city centre of Baghdad according to such principles, we have been able to demonstrate that it is possible to match the conflicting demands of technology, historic buildings and the Muslim ethic.

Around two of the greatest mosques of the city of Baghdad large areas of traditional housing had been destroyed under a policy of slum clearance, which was abruptly halted in 1980 as the result of conference of conservation, held in the city under the auspices of the Amanat al-Aasima. Following that abrupt change of direction, our recommendations were that a completely new policy should be inaugurated. Consequently, a programme of rehabilitation of the best of the traditional housing was put in hand, simultaneously with redevelopment of the areas subject to slum clearance. In this redevelopment traffic is to be redirected into a basement zone, above which rises a complex matrix of buildings containing community and welfare facilities in the form of offices and shops, hotels and housing. A new system of housing was devised in which the lower levels within the basement were served by vehicles and the upper levels provided air-conditioned accommodation looking out into individual private courtyards, maintaining the principle of an even height across the city structure. The previous complex interlocking of courtyard housing was echoed in the new designs.

Construction progress has been slowed by financial restrictions due to the war, and although the basements themselves have been built, none of the superstructures has been started.

The design involves the building of covered souks which act as natural pedestrian routes, linked to the adjacent mosques, and to lanes leading through the housing areas. The texture and quality of the city is respected in the use of traditional materials, which are handled in a distinctly modern way without any deliberately historical overtones. So the citizen living in the historic heart of Baghdad may in the future find himself master of a house with all modern facilities, a small courtyard of his own, a basement containing his storeroom and cars and able to walk down a pedestrian street to his office, his shops, or his consulting rooms. In these designs, there is no pretence at a past historical style. Nor is there any attempt to make the building or the environment appear older than

## 6 THE EIGHTH CONFERENCE OF THE ARAB TOWNS ORGANISATION TO BE HELD IN RIYADH 1986

JOHN WARREN

### THE ETHICS OF URBAN GROWTH IN ARAB CITIES

Although Arab cities are predominantly Muslim, it is increasingly true that their form is determined by factors outside the lifestyle and ethics of Islam. Consequently, the urban designer to-day must pay attention to a variety of features and factors which lie outside the sense of community and communal purpose which is one of the most important gifts of the Prophet to his followers.

The historic Muslim city- the traditional Medina - is a thing of the past which, if it is to be recreated, will have a somewhat different form as a response to new conditions and circumstances. We are now in an intermediate stage where the fast growing Arab city has taken on many characteristics that flow from international and technological influences, whose effects are in direct opposition to the qualities of the earlier cities of Islam. To some extent this is both inevitable and good. Modern man must exploit technology for the advantages it offers and technology inevitably shapes the environment. The problem posed, therefore, is the contrast between the technological qualities of the environment and the right-minded desire of Muslims that the city should reflect the ethic of an Islamic society.

All too often we have seen the simple-minded solution imposed. The application of historical symbols or of variations upon historical themes to the fabric of buildings has been the response of Muslim and non-Muslim architects alike, and the results have left the serious-minded lamenting. Every significant expanding Arab city contains examples of concrete framed structures faced with pointed arching and bricks of decorative geometry which display a totally superficial understanding of the problem and can only be described as a shallow or irrelevant response to the need to reflect the ethics of Islam in urban form.

In parallel with the overt historicism which is used to disguise modern architecture runs the thread of genuine history. The long and rich history of Arab development has left the ancient cities of Arab world with a legacy of urban form that only recently has come to be valued for its potential. So the expanding modern Arab city is a compound of technology and historicism. Sometimes it also has a true historic core.

If there is genuine desire to weld such components into a positively Islamic Arab form, the task must be tackled by balancing the demands, opportunities and qualities of technology against the fundamental concepts of Islam. These are more easily understood by a Muslim, but since they are basic and universal they should be capable of expression in simple terms which can be transmitted to planners and architects of different backgrounds, who may, for one or another reason, find themselves working in the Arab city.

Planning history demonstrates that urban forms are influenced by the legal background, against which they are built. Under Islam the fundamental legal framework derives from the concepts laid down by the Prophet and which are effectively codified in the "Shariah". the Shariah is a formula for man's behaviour. His profession of the Faith is a statement of his commitment and resolve to work within that formula. At a supplementary practical level, the 'Urf' provides guidelines which are not mandatory, but nevertheless have been of major effect. Urf is the law of common consent. It largely reflects the concept of natural justice. In modern life these two ancient precepts are overridden by practical controls set out in ordinances and laws issued by states and towns, which give precision to the generalities of the Shariah and force to its implementation. These controls are often the product of experience in other parts of the world. I have myself been responsible for drawing up historic buildings legislation for one great Islamic city and, in doing so, have necessarily drawn upon experience in the West, in conjunction with





Difficulties were also experienced in relating the provisions of long-range master plans for the Kingdom's cities to the resource allocation and budgeting process. This was largely because of the nature of the plans which had been produced by foreign consultants, which did not give adequate attention to the need for rapid implementation, and therefore made it difficult to identify programmes and projects required to put the plans into effect.

However one of the encouraging features of the emerging administrative system in Saudi Arabia is that it is relatively quick to respond to major problems as they are experienced, and there have been a number of significant changes introduced in recent years aimed at over-coming the difficulties of implementation.

As a result of the consideration by the Council of Ministers of the problems of coordination, a resolution was issued approving the principle of coordination between projects and the introduction of a special organization within the Ministry of Municipal and Rural Affairs for the coordination of projects. There have been three related developments:-

1. The establishment of a Supreme Committee for Projects Coordination, headed by the Minister for Municipal and Rural Affairs, and including the Ministries of Industry and Electricity, Communications, and Agriculture and Water. This committee is responsible for the coordination of general policies in relation to public utilities, and the determination of priorities between major programmes.

2. the creation in the major cities of the Kingdom of development coordination committees, the major purpose of which is to coordinate the implementation of approved projects.

3. The establishment within the Ministry of Municipal and Rural Affairs of the General Directorate for Projects Coordination. This bridge between the coordination of broad policies and programmes (carried out under (1) above) and the project coordination which is now beginning to take place in the major urban areas (as in (2) above).

The main functions of the new Directorate have been described as follows (Kadi, 1976):-

1. To review the investment programme of government Departments and Municipalities, and to prepare time schedules for their implementation within the framework of annual and Five-year Plans;

2. To review design criteria, formulate standard specifications for public utility projects and guidelines for the coordination of activities; and

3. To supervise the activities of Coordination Directorates and Committees in the main regions and cities, and to supply data and support for planning, design and implementation studies.

Major changes have also occurred in the types of plan produced by the Ministry and by the Planning Departments of the major Municipalities. Having learned the lessons of the first round of Master Plans prepared by consultants, and taking advantage of the increase in professional resources available as a result of the Government's policies in training and higher education, much more attention has been given to the production of plans which emphasize the action that should be taken if their policies are to be effectively implemented. The all plans prepared since the mid-1390's AH (1970's CE) have devoted more effort to the elaboration of Action plans (which are to be implemented within a ten-year period) and to the definition of Execution Plans which set out specific projects to be implemented on an annual basis, within the framework of the Five-year National Development Plans. In this way attempts are being made to bridge the gap between long-range strategic planning and the need for short-term investment programmes which can be related to the annual budget cycle. Although the system could not yet be described as fully effective, it is indeed encouraging to see the responsible authorities taking action to tackle one of major problems facing urban and regional planners.

There have not as yet been many attempts to implement what was described above as "stimulation" - the positive encouragement and stimulation of activity to implement planning proposals, particularly in relation to the private sector. However, this is a relatively new concept to planners in the Kingdom, and it is hoped that the system will prove as responsive to this new approach as it has been to others, so that quality and efficiency of the kingdom's system for planning and development can continue to improve.

about future action required.

The important point about both of these examples however is not the particular form that they take, but that they represent a recognition of the need to set up specific structures to deal with the problem of implementation, and of the fact that implementation is a multi-agency problem which cannot be effectively tackled by the planners in isolation.

### **Planning - Budgeting Systems**

The term "planning - budgeting systems" refers to a variety of approaches which are concerned with co-ordinating the various stages of the planning and implementation process and the various agencies involved in it, but which focus in particular on strengthening the links between planning and budgeting (Robinson, 1972). The importance of improving such co-ordination has been strongly expressed by Caiden and Wildavsky (1974):-

"Plan implementation depends on the planner's ability to ensure that public sector moves consistently toward plan objectives; governmental resources must be directed towards this end, and not diverted away from plan purposes. If the plan is to be meaningful, it must be reflected in the budget. If the plan goes one way and the budget another, the plan is simply ignored."

There are a variety of planning-budgeting systems available, most of which have been developed from a system known as the planning-programming-budgeting system (PPBS) developed for use by the American Federal Government in the 1960's. Systems modelled on, or similar to PPBS have been applied in many situations, in both the public and private sectors, and in developed and developing countries. There are many descriptions of the method, amongst the most useful of which are Novick (1973), Eddison (1975), and Krueckeberg and Silvers (1974).

As its name suggests, PPBS consists of three main elements. The planning element involves identifying goals and objectives, formulating alternative courses of action, selecting an option and deciding on the best allocation of resources. Programming basically means organizing and controlling the activities that have to be undertaken when carrying out planning decisions. Budgeting refers to the process of transforming the decisions made in the planning and programming elements of the system into a financial plan for a set period, usually one financial year.

Although there are many difficulties in applying a full PPBS system for the first time, the principles upon which the method is based are extremely useful in thinking about the problems of effective implementation, and are highly recommended to planners concerned with or involved in implementation.

### **THE SITUATION IN THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA**

The discussion up to this point has been in general terms, because the lessons are important for all planners who have to deal with problems of rapid urban growth - which includes most of the Arab countries represented at this conference. This final section of the paper however briefly describes the situation in the Kingdom of Saudi Arabia, and gives some idea of the problems which have been experienced, and the solutions which have been adopted or proposed.

It is by now well known that Saudi Arabia has, in recent years, been experiencing growth at unprecedented rates. Much of this growth has taken place in the Kingdom's towns and cities, which have had to cope with a pace of growth totally beyond the Kingdom's previous experience. At the same time, the kingdom's institutions for planning and development were relatively new and inexperienced - the Ministry of Planning is only 15 years old and the Ministry of Municipal and Rural Affairs was only established in 1395 AH (1975 CE). It is not therefore surprising that the Kingdom should have experienced all of the problems of implementation which have been mentioned above (Daghistani and Lee, 1982).

The variety of ministries and agencies involved in urban development, together with the rapid rates of development, inevitably created problems of coordination. At the level of policy and programme formulation it was found that the activities of independent Ministries, each pursuing their own objectives, sometimes led to conflicting policies, and frequently to the implementation of programmes which did not achieve their objectives fully because of the absence of supporting actions from other agencies. In other words, the absence of adequate machinery for coordination led to difficulties in fully achieving policy objectives.

Many plans - even realistic ones - are not implemented because these resources are not available in the right quantity, at the right place and at the right time.

There are a number of techniques which can help the planner to structure the implementation problem and to set it within a time framework. It is not the purpose of this paper to describe these techniques, simply to draw attention to their usefulness - there are a number of basic and specialist texts available for those who are interested (e.g. Goodman and Love, 1980; Conyers and Hills, 1981; Roberts, 1974; Lockyer, 1969). The principal techniques likely to be useful are as follows:-

- Project Breakdown Structure (PBS)
- Bar Charts.
- Network Techniques, such as Critical Path Analysis (CPA) and Programme Evaluation and Review Technique (PERT).

However, although these techniques can be very useful in helping the planner to structure the implementation problems (i.e. to identify which parts of the plan are dependent on others), and to decide on the sequence in which activities should be carried out, they will be much more effective if employed as part of a broader approach to the management of the planning and implementation process. Conyers and Hills (1984) classify the variety of approaches which are available into two main types : implementation management systems and planning-budgeting systems. However they emphasize that these should not really be thought of alternatives, since it may be desirable in many cases to adopt a system which incorporates elements of both.

There are many kinds of implementation management systems which have been developed using the techniques referred to above, a variety of reporting or monitoring procedures, and various management techniques to control or coordinate the individuals or agencies involved. Two examples of these are Programming and Implementation Management (PIM) and the operations room system, Conyers and Hills, 1984. Both were developed in developing countries to cope with the problem of implementing development projects, and both have been used in several countries. Although their use must be carefully adapted to the needs and circumstances of particular situations, they are useful examples of the kind of approach that can lead to more effective implementation. The following description is based on the work of Conyers and Hills (1984).

#### **Programming and Implementation Management (PIM) was**

first developed in Kenya in the early 1970's. The background to and details of its development are described in Belshaw and Chambers (1972) and Chambers (1974). The system has three main elements :

1. An annual programming exercise (APE).
2. A monthly management meeting (MMM).
3. A monthly management report (MMR).

The annual programming exercise involves deciding on those projects to be implemented during the forthcoming annual planning period. It requires agreement amongst staff from the various ministries involved about the priorities and phasing of projects, and it produces an agreed assignment of responsibilities for implementation, with an agreement about the resources needed. The progress of implementation through the year is monitored at the monthly management meetings, and is documented in the monthly management report, which acts as an operational control device.

The operation room system originated in Malaysia in the late 1950's. It has been described as "a simple but ingenious technology for project planning, scheduling and monitoring, emphasizing the imperatives of inter-agency coordination, and the establishment and maintenance of time schedules." (Bisman, 1972)

The basic feature of the system is a central room - the operations room - which is used for regular meetings of those involved in the implementation of projects, and contains up-to-date information about the progress of all projects.

According to Conyers and Hills (1984) the main advantage of the operations room system is the way in which project records are maintained in a highly visible form, and used as a focus for all discussions on the planning and implementation of projects. This helps to bring together the various individuals and agencies involved, to focus their attention on implementation progress and problems, and to encourage them to take on-the-spot decisions

## **Organization of Planning and Implementation**

It is widely acknowledged that implementation is about organizations and their motivations (Williams, 1971; Bracken 1981). Indeed, Waterston (1965) concluded that «The successful implementation of a plan is largely a matter of proper organization and administration.» At the most basic level, implementation means motivating or persuading people to behave in accordance with a policy. But in the field of urban and regional development, the complexities of the numerous agencies involved, the variations in their resource bases and their control powers, and the complexity of the formal and informal negotiations that surround both the preparation and the implementation of policies, make implementation one of the most formidable tasks facing planners.

The problems created by this multi-organizational character of implementation are clearly revealed in a classic study by Pressman and Wildavsky (1973) of the American Economic Development Administration. This study highlighted the problem that numerous actors and agencies, each working to its time scale, and with its own sense of priorities, will tend to create all kinds of problems in the way of actions of others, not necessarily because of deliberately sought conflict, but because their preferences for the use of means to achieve agreed objective are different and inconsistent. This kind of situation can rapidly create an «organizational problem» beyond the experience or the competence of the principal participants. The result is that a long sequence of negotiations and approvals may be necessary among the different groups and agencies, and even a small step forward in implementation can become fraught with organizational problems.

As Bracken (1981) emphasizes, «the value of Pressman's and Wildavsky's analysis is that it shows that the process of public policy implementation is essentially a series of continual and inter-related decisions involving a multiplicity of actors, none of whom have marked degree of control over the whole situation. Implementation then can never become the discreet task that designing or generating a plan can be, and the essential internalization of learning through experience is that much more difficult to achieve.»

In other words, many of the problems of plan implementation can be attributed to organizational factors, including inadequate coordination between professional planners and others involved directly or indirectly in the planning process and lack of coordination between these other individuals or organizations, especially the various components of the government's administrative machinery.

### **Content of Plans.**

It has been suggested (e.g. Rondinelli (1979), Bracken (1981). ) that many plans are doomed to «failure» from the start because of their content, mode of preparation and presentation. Some of the major characteristics which are responsible for these plans which, in order to accommodate uncertainty and be flexible are too vague to provide useful guidance for implementation; plans which are designed to inappropriate standards, and which do not reflect local conditions, aspirations or needs (especially where plans are prepared by foreign consultants); plans which are inadequately costed, so that they appear to be more attractive than they really are.

As long as twenty years ago attention was drawn to the need for plans to be realistic in terms of the resources available for implementation, and the political and administrative capacity required to support and implement them. «A good plan is realistic, and a realistic plan does not set unattainable targets» ( Waterston (1965) ).

The need to prepare plans which are realistic in terms of the capacity and resources available to implement them means that those people involved in, or affected by their implementation should also be involved in their preparation. This is necessary for two reasons - first, to make sure that the plan is based on accurate and realistic information, and second because those concerned are more likely to be committed to the proposals if they have been involved in their formulation.

The presentation of plans is also important for implementation. The support of those people involved is more likely to be forthcoming if they are presented in a form which they can easily understand, and which indicate clearly what role they are expected to play, or how they will be affected.

### **Management of the Implementation Process.**

It was suggested earlier that implementation involves mobilizing, organizing and managing the resources needed to undertake the actions required by the plan. These resources include finance, manpower and equipment.

2. The required resources must be available.
3. You must have the ability to assemble, control and manage these resources to achieve what is desired.
4. Where others are involved in carrying out specific implementation tasks, you must be able to communicate to them exactly what is required and by when, and generally be able to influence the way in which they carry out their responsibilities.

The critical importance of communication, influence and coordination in the implementation process is emphasized by Bracken (1981):-

The mere availability of statutory planning powers does not by itself ensure the effective implementation of any policy. Indeed it takes far more than the formulation of an apparent answer to any public problem on paper to achieve a useful outcome. Communicating the policy to those involved and convincing them that it is a valid approach, and securing and allocating the necessary resources, are essential. Moreover, as the financing, implementation and management of urban plans and programmes involve a large number of central government agencies there is a **major** communication problem. Moreover, urban plans and policies need to relate to a wide range of other policy documents, and co-ordination with their intentions also poses a major challenge .»

In addition to the need for improved coordination with other public sector agencies, there is one further aspect of implementation which is of critical importance to planners. It is what Roberts (1964) calls stimulation - the positive encouragement and stimulation of activity to implement plans. This is of particular importance in relation to the private sector, as much of the development of our towns and cities is carried out by them. If we expect individuals and land developers to carry out their development in accordance with our plans and policies, then we should be prepared to devote some of the planning effort to encouraging them to do so. At the lowest level, this means developing a more effective system of passing on planning information to the public - using all the media systems which are available. Planners cannot really blame individuals for wanting to carry out development which is not in accordance with the plan if no-one has made any effort to communicate the plan's provisions to them. The extra efforts involved by this approach should pay off not only in more effective implementation, but also in a reduction of applications for development which should be refused, and the creation of a better awareness of planning and policies.

A more radical approach would be for our towns and cities to have powers to assemble sites for public and private development, which could be used in a positive way to secure the implementation of planning objectives. Whatever method - or combination of measures - is adopted, the results are likely to be positive, for people usually respond more favourably to encouragement than to prohibition. Although such an approach would require new skills on the part of the planner, and would involve yet another claim on scarce professional resources, the potential benefits could be significant.

#### FACTORS AFFECTING PLAN IMPLEMENTATION.

Many different factors influence the process of plan implementation, but Conyers and Hills (1984) suggest that four main types of factors can be identified:-

1. Nature of the planning process.
2. Organization of planning and implementation.
3. Content of plans.
4. Management of the implementation process.

#### **Nature of the Planning Process**

Many of the problems of plan implementation are directly related to the tendency - which has already been commented on - to view planning and implementation as two separate and unrelated activities. A change of attitude is required which recognizes that implementation is not merely one of the stages in the planning process, it is actually the main purpose of that process. Given that recognition, the planning profession and planning education should make sure that adequate attention is given to developing, understanding and applying improved methods of implementation, so that the benefits of planning can be more clearly demonstrated.

necessary to achieve a plan's objectives, is not therefore simply an activity clearly set out the actions necessary for their objective to be achieved are not really worthy of the same plans - for however good they may be in technical or design terms, without a programme of action designed to put them into effect, they are unlikely to result in changes in the real world. And a plan which is not capable of implementation - whatever its merits in internal technical terms - is of not practical use to a planning agency or to society.

In spite of the unarguable importance of implementation within the planning process, there is remarkably little concern for the topic in planning literature. A search of nine major and basic texts dealing with urban and regional planning ( Alden & Morgan, 1974; Chadwick, 1971; chapin, 1965; Glasson, 1974; Hall, 1974; Ostrowski, 1970; McLoughlin, 1969; Robinson, 1972) revealed that six of them did not even refer to implementation in the index, and of the three that did, one dealt with the topic in less than one page, one allocated four pages to the subject, and only one devoted a chapter to it. In journals dealing with urban and regional planning there is an abundance of material dealing with techniques of plan formulation and evaluation, and the physical, out at the end of the planning process - it is the purpose of the planning process. All too often it is assumed by planners that planning is only about producing a «good» plan, and that once this has been done, and the plan has been approved by the appropriate authority, then somehow the necessary action to implement the plan will be taken.

In fact this is a very misguided view of the nature of planning, and one which is very largely accountable for the failure of many plans to achieve their objectives. In many ways preparing plans is the easiest part of the planning process. The central problems in the implementation process are much more difficult to tackle - questions such as what precisely needs to be done to make a plan operational; who should be responsible for carrying out the necessary actions; what time scales are involved; and, most importantly, what resources are needed to carry out the proposals, and where are they to come from. Although these problems are more difficult, they cannot be ignored by planners, for they are central to the process of implementing plans - and plans which cannot be, or are not, implemented, are literally not worth the paper they are written on. Plans which do not have political, social and economic aspects of planning, but generally very little on perhaps the most important aspect of planning, the actual implementation of plans and policies - how to get things done. There would seem to be little doubt that this is one major reason why the topic has traditionally been regarded as unimportant by planners, even one which is not their responsibility. Until this attitude has changed, and planners accept the responsibility for devising clear implementation strategies which will allow their proposals to be carried out, the profession will continue to fall short of the expectations which governments and society hold of it.

### THE ROLE OF THE PLANNER IN IMPLEMENTATION.

As mentioned above, there has been a tendency for planners to assume that their role ends when the plan has been prepared. It has often in the past been assumed that the implementation of the plan was the responsibility of others outside the planning process - employees of other public agencies responsible for various types of public investment ( such as schools, roads, housing ), or the private sector. If the planner saw himself involved at all, it was from the negative point of view of preventing, through a variety of control measures ( particularly land use zoning and the use of planning standards ), development from taking place other than in accordance with the requirements of the plan.

This is of course important, but as we shall see, it is but one aspect of implementation. Equally, it will always be the fact that the activities of people outside planning - in both the public and private sectors - will have a major impact on the implementation of plans. The activities of these groups are the major means by which the planning process influences the form of our towns and cities. But it cannot be assumed that these activities will happen by themselves, simply because they are prescribed in a plan. Specific action is required if the activities of other government agencies and the private sector are to place in accordance with the plan. In other words, as Conyers and Hills (1984) put it, plans must be «operationalized». Honadle (1979) suggests that implementation refers to the process of converting resources ( such as materials, technologies and funds ) into goods and services. It is this part of the implementation process with which the planner should be critically concerned - mobilizing, organizing and managing the resources needed to undertake the actions required by the plan.

Barrett and Fudge (1981) suggest that the specific activities required to achieve effective implementation are as follows :-

- 1- You must know what you want to do.

## 5 THE IMPLEMENTATION PROCESS IN PLANNING

by

Abdal-Majeed I. Daghistani,

### INTRODUCTION

Failure to implement the policies and required actions contained in plans, programmes or projects is perhaps the major weakness of contemporary planning in developing countries. Although there have been significant changes and improvements in the ways in which plans and projects are formulated, implementation remains a problem - and not only in developing countries. Because of the high rates of urban growth experienced by most countries in the Middle East, the problems of effective implementation are multiplied, and potential solutions or improvements to the implementation problem are therefore of great interest to planners in the Middle East; faced with the responsibilities of managing rapid urban growth-

This paper examines the nature of the implementation process, the factors which affect the implementation of plans, and the role of the planner in this part of the planning cycle. It takes the view that implementation is the most important part of the planning process, and argues that it has been neglected in both academic analysis of planning and planning practice. It outlines some of the techniques which are available for implementation, and summarizes experience and problems with implementation in the Kingdom of Saudi Arabia.

### WHAT IS IMPLEMENTATION ?

There are many different definitions of implementation. Sometimes it is used to refer to the whole process of translating broad policy goals or objectives into visible results, in the form of specific projects or programmes of action. Pressman and Wildavsky (1973) define implementation as « a process of interaction between the setting of goals and actions geared to achieving them », and Grindle (1980) suggests that « the task of implementation is to establish a link that allows the goals of public policies to be realized as outcomes of governmental activity ». Both of these definitions are seen from the point of view of policy-making, and both include the whole range of activities which are normally thought as the planning process - in other words they would regard the activities of survey, forecasting, plan formulation and evaluation as part of the process of implementing policies.

It is more usual, however, to regard implementation as one of the stages in the planning process, a stage which is carried out after specific goals or objectives have been identified and plans prepared for the achievement of these goals and objectives (Conyers and Hills, 1984). Although there are many different views of the planning process, there is a fairly broad consensus that it can be reasonably represented by the following principal stages:-

1. Specify planning goals.
2. Formulate objectives.
3. Collect and analyse data.
4. Identify alternative courses of action.
5. Appraise alternative courses of action.
6. Select preferred alternative.
7. Implement.
8. Monitor and evaluate.

Of course in real-life the process is much more complicated than this, and the various stages are inter-related so that no one stage can be considered in isolation from the others. However the above description can be regarded as a useful, if somewhat idealized, representation of the planning process.

The important point for the purpose however is that implementation is a critical part of the planning process. Planning does not stop with the preparation of a plan. It is - or should be - concerned with the carrying out of actions to achieve the objectives of the plan. If a plan does not result in the change necessary to achieve the desired goals and objectives, then it is, in effect, meaningless. Implementation, in the sense of carrying out the actions





Table 5. Vehicle ownership and death rate per 100000 persons (1) and per 10000 vehicles (2) in Gulf countries and some developed countries in 1976.

Country	Vehicle Ownership	Death Rates	
		(1)	(2)
Kuwait	0.30	28.8	9.6
Bahrain	0.16	24.4	15.5
Saudi Arabia	0.11	26.7	25.5
U.A.E.	0.28	46.6	16.7
Qatar	0.27	89.1	33.1
Oman	0.06	32.2	57.7
West Germany	0.33	24.1	7.4
Italy	0.31	15.8	5.1
Holland	0.30	17.7	6.1
United Kingdom	0.29	12.1	4.1
United States	0.63	21.1	3.4
Japan	0.26	11.6	4.3

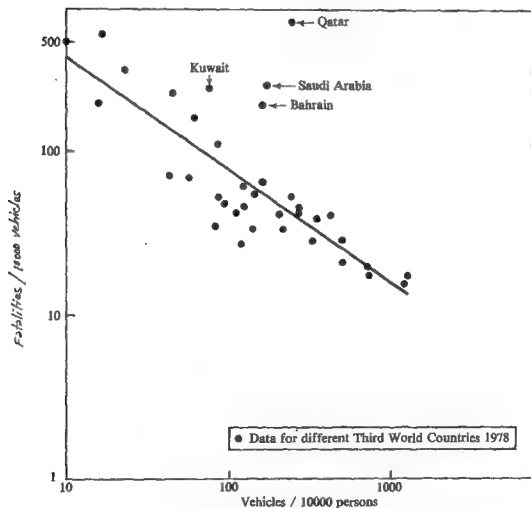


Fig. 1. Relationship between fatality rates and levels of vehicle ownership 1978 (After Vondra and Jacobs 1984, Modified).

It can be seen that the points for most Gulf countries lie within the 10 percent confidence limits of the regression equation shown in Fig. 1. Also it can be seen that as the level of vehicle ownership increases, fatality rate decreases. This shows that those countries with lower levels of vehicle ownership have higher fatality rates.

The fatality indices (Persons killed and injured) X 100 of most Gulf countries lie between 5% to 9% which is much lower than of the developing world. This shows good medical facilities trained staff and well equipped vehicles have been effective in reducing road accident deaths in these countries.

#### 5. Concluding Remarks :

The paper has presented a desperate and deteriorating urban condition and urbanisation of Arab cities at the present time. It has briefly outlined an appraisal of road transport situation in Arab world. In view of the seriousness of the situation it is felt that things are allowed to drift it will deepen to such an extent as to become unmanageable. Immediate steps have to be started from now to arrest this worsening situation and if possible, reverse it with a view to preserve local heritage, communal identity and environmental values as well as the development of the Arab individual and Arab culture.

Table 1. Oil Rich Countries in the Arabian Peninsula

Country	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Kuwait	0.24	0.27	0.30	0.34	0.37	0.39
Bahrain	0.13	0.14	0.16	0.17	0.17	0.17
Saudi Arabia	0.05	0.07	0.11	0.15	0.18	0.21
U.A.E.	0.20	0.23	0.28	...	0.31	...
Qatar	...	...	0.27	0.31	0.36	...
Oman	0.03	0.04	0.06	0.07	0.25	

Table 3. Changes in accidents and deaths in Gulf countries

Country	1974		1975		1976		1977		1978		1979	
	Accidents	killed	Accidents	killed	Accidents	killed	Accidents	killed	Accidents	killed	Accidents	killed
Kuwait	11627	304	14060	367	16744	307	19234	321	22864	361	24558	385
Bahrain	4609	50	5371	61	5723	69	7057	76	9532	85	10537	84
Saudi Arabia	10897	1154	13475	1594	15709	1975	15785	2033	18051	2378	17742	2871
U.A.E.	8410	142	22241	269	8681	362	....	....	349	....	....	....
Qatar	....	....	....	....	3505	184	4615	229	4918	143	....	....
Oman	1515	135	1874	183	2550	255	3556	228	....	289	....	....

Table 4. Changes in deaths per 100000 persons (1) and per 10000 vehicles (2) in Gulf countries

Country	1974		1975		1976		1977		1978		1979	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Kuwait	32.9	13.6	36.9	13.5	28.8	9.6	28.4	8.5	30.1	8.2	29.9	7.8
Bahrain	21.8	16.9	23.8	17.0	24.4	15.5	24.3	14.5	25.0	14.5	22.0	12.9
Saudi Arabia	16.5	32.5	22.2	31.0	26.7	25.5	26.6	18.3	30.2	16.6	35.4	16.7
U.A.E.	22.5	11.1	38.4	16.4	46.6	16.7	....	....	....	....	....	....
Qatar	....	....	....	....	89.1	33.1	107.4	34.5	65.0	18.0	....	....
Oman	20.9	75.0	23.9	58.2	32.3	37.7	28.0	39.3	....	....	....	....

#### 4. Road Accident Situation in Gulf Countries :

The Gulf countries lying in Arabian Peninsula are the fastest growing nations in the world. In recent years soon after the discovery of oil wealth there has been a rapidly expanding road construction programme to help raise the standards of living in the region keeping in view the social and economic aspirations of the communities served. Arabian Gulf also enjoys an excellent geographical location. It is a strategic commercial centre for the world trade between East and West. The per capita income, current population average densities, population growth rate and estimated population by the 2000 of these countries as given in Table below shows an explosion of development.

Table 2. Changes in vehicle ownership in Gulf countries

Country	Per Capita GNP (US\$)	Current Population		Average Density (Per sq. km.)	Population Growth Rate%		Estimated Population in year 2000 (millions)
		Total (million)	Urban (% of Total)		Total Country	Urban	
Oil Rich Country							
Kuwait	19,830	1.67	88.4	71.0	6.0	7.4	2.7
UAE	26,850	1.00	71.9	10.9	13.2	15.5	1.4
Qatar	26,000	0.25	86.1	20.5	7.2	7.9	0.4
Saudi Arabia	11,260	8.4	66.9	4.0	4.4-7.6	15.2	
Bahrain	10,260	0.4	78.3	-	6.9	6.8	1.2
Oman	4,300	0.9	20.0	2.9	3.1	16.8	1.5
Average	16,514	2.23	68.6	124.1	6.8	10.3	4.0

Traffic accidents were not a problem in the Gulf region until the fifties. However, soon after the oil exploration and consequent growth in the population, per capita income and vehicle ownership has a dramatic influence on road safety situation. This is evident from the 135,000 road accidents figure in 1982 alone in GCC countries. From Table 2 and Table 3 which show changes in vehicle ownership and accidents during boom period of 1964-1979, it can be seen that Saudi Arabia has the greatest increase (239%) in car ownership. Bahrain shows the greatest increase in number of accidents which is of the order of 129%. Saudi Arabia shows the greatest increase in number of fatalities, i.e. an increase of 148.8%. On comparison of death rates expressed as deaths for 10,000 persons Saudi Arabia has shown the greatest increase. However, if death rates are expressed as number of deaths per 10,000 vehicles Saudi Arabia has shown the lowest rate. As per one of the estimate the deaths caused by traffic accidents in the Gulf States are higher than those for all other accidental causes combined.

For a single year 1976 the comparison given in Table 4 & Table 5 shows that Kuwait has the highest car ownership of 0.3 cars per person followed by UAE with car ownership of 0.28 and Qatar 0.27. Oman has the lowest car ownership of 0.06, but has the second highest rate of growth in car ownership after Saudi Arabia.

On comparison of developed countries accident situation with that of Gulf countries, it is clear in Table 5 that although the vehicle ownership in Gulf countries is competitive, even the lowest accident Gulf countries is rated much higher to that of highest accident rated developed country. This is a clear indication of the seriousness of the accident problem in Gulf area when compared with that of the developed countries. It may further be seen that pedestrians make up 55 percent of all fatalities. There are 37 percent of all deaths in the under 14- age group. Those over 45 years age are also frequently pedestrian victims. The age and sex distribution of injury follows much the same pattern. Most of the accident victims in Gulf region are the youth aged between 15 and 30 years.

Fatality rates for Gulf countries were also compared with the general regression line established for 35 developing countries by Vondro and Jacobs. The equation showing the relationship between fatality rates (Fatalities per licenced vehicle) and levels of vehicle ownership (vehicles per head of population) is of the form

$$F/V = 0.00033 (V/p) - 0.7$$

where

$$\begin{cases} F = \text{road fatalities} \\ V = \text{number of vehicles} \\ P = \text{population} \end{cases}$$

of 1. 7%. The population distribution in various regions of world is also very uneven. For example the population density in Egypt is 45 persons per sq. km. against 257 in Lebanon, 2. 5 in Saudi Arabia and only 1. 2 in Libya. Most capital cities in Arab countries have greatest population concentration compared with the other cities.

For example in 1970 Baghdad in Iraq has 8% of total populaion, Riyadh in Saudi Arabia 10% and Khartoum in Sudan 11%. The level of urbanisation in Arab countries is only 44 percent against 65% in Japan, 70 in USA, 73% in Sweden and 80 per cent in U.K. and is likely to increase to 60-70 in 1990. The predicted population of the Arab cities in 1990 is likely to be equal to total population of the Arab countries in 1970.

This will further increase in the year 2000 to about 300% with base year as 1920 compared with only 66% in the most industrial countries. This phenomenal growth in urbanization is not only due to socio-economic or cultural development but also mainly due to special local conditions of the regions, migrational pattern.

Thus level of urbanisation in Arab countries is growing at an alarming rate without control. In fact its level is more rapid than the corresponding improvements in social and economic conditions. As per United Nations estimates the development planning is at a very early stage and is primarily concerned with progress in specific sectors rather than with the planning of the total physical environment. In many Arab countries undue emphasis is being given to industrialisation without developing basic infrastructure.

Development plans of most Arab countries have not taken fully into consideration the nature and magnitude of the population explosion due to various political, administrative and economic reasons. Nomadic people who form a considerable proportion of the Arab population are generally not accounted for in social and economic statistics.

The gravitation of the rural and small sized intermediate towns population to larger cities has created great imbalance between the demand and availability of facilities in those centres thus creating almost chaotic conditions resulting in poor services on almost all fronts. For example, in-migration account for 20 percent of urban growth of Damascus and Aleppo in Syria and this compares with 33 per- cent for Cairo and 50 percent for Jordan's urban areas As per one of the recent estimate 25 per cent of Iraq's population live in Baghdad, 40% of Lebanon in Beirut, 18% in Cairo in Egypt, 16% of Jordan's in Amman.

This continuous influx has given rise to shanty towns, sarifas and squatter settlements.

### 3. Urban Transport in Arab Countries :

Growth of urban transport in most Arab countries is mainly because of (i) increases in urban population arising from both high natural birth rates and migration from the rural areas, (ii) deconcentration of the urban areas (iii) increased household income, (iv) increased commercial and industrial activity and (v) greater availability and access to motorized transport.

The cost of urban transport varies from city to city. Urban development authorities generally spend between 15 to 25% of their annual budgets on transport related investments and operating activities. This clearly shows that to get the better value of our money a regional planning for specific areas for the geographic distribution of economic and human resources is indispensable. The regional approach should interconnect and coordinate development plans and activities in the four urban corridors of Arab cities mentioned earlier in section 2. A comprehensive road network linking these corridors will serve as a strategic umbilical chord leading to a common Arab destiny and enhance socio-economic cultural integration.

While planning the urban transport network care should be taken that the planning process embodies (1) the strong traditional values, (2) well knit social cohesion and (3) the deeply rooted spiritual heritage. It is felt that blind transplantation of imported technology, modes and values are constantly shaking the everyday lives of the people.

The present trends in road transport in most Arab cities reveal that due to its adaptability, flexibility and comparative cheapness and quickness there is a continuous increased diversion of traffic to roads from other modes. Within the next 25 Years the road traffic as per one of the estimate would amount to approximately seven to eight times the present road traffic. This will put enormous burden on urban transport and will be unbreakable unless the point is appreciated right now and suitable actions are initiated immediately. The extent of the problem galore can be appreciated from the findings of a following study on comparative safety problem analysis of Gulf countries.

# 4

## AN APPRAISAL OF URBAN TRANSPORTATION IN THE ARAB WORLD WITH SPECIAL REFERENCE TO ROAD SAFETY PROBLEMS IN GULF REGION

By

Dr. Khair S. Jadaani

Dr. Satya P. Bindra

### 1.0 INTRODUCTION :

Urban transport has been developing into an increasingly important mode of transport of peoples, goods and essential commodities in Arab countries. This is more so after the emergence of Arab renaissance and determination during October war (1973) when the Arab World recognised their potential to shape their own choice and their future development. Arab cities are becoming primary frontiers of development and growth due to their oil wealth. There is a need to carefully control the urban growth and environment keeping in view of its local heritage and potential so that it reflects its various natural, material, social, cultural and human influences.

It is true that the stimulation of Arab economies mainly depends, besides other factors, on the development of transport which extends a great deal of influence of its growth because it starts a chain reaction of atomic nature in enhancing productivity, inducing the market, providing stimuli to the economic activities and bringing the remote areas nearer. Transportation system is an important factor in shaping the life-style, community development and industrial location patterns. The transport system in Arab world in past has often proved to be a major hurdle in its march toward unity, progress and prosperity due to the absence of comprehensive long range planning including neglect at both national and local levels, mis-guided priorities and a somewhat adhoc view of the future between traditional and western values and modes

The object of this paper is to highlight the current Urban transport situation in the Arab countries and suggest ways and means in which decline, deterioration and unsafe trends can be arrested.

### 2.0 An Appraisal of Urbanisation in Arab Cities :

Several studies on level of urbanization in Middle East countries indicate that population is either concentrated in the major cities, or scattered in an overwhelming number of very small settlements. In general a great concentration of population in Arab countries can be classified in four distinct and rapidly urbanizing corridors. The first corridor is in North Africa parallel to the Mediterranean coast, the second is thrusting along the Nile from the South to North, the third is to the North-West parallels of the Mediterranean sea shores and the fourth to the north east along the valley of Tigris and the Euphrates rivers, including the oil producing corridor. The south western tip of the Arabian Peninsula is an emerging nodal urbanization cluster. The above corridors comprise the bulk of Arabian cities and have major population centres of Arab World.

The Arab cities are neither inter-related nor well-co-ordinated socially, economically, culturally or physically.

The Arab countries account for over 150 million people spread over an area of over 12 million sq. km. Children constitute 49% of the population compared with only 28% in most developed countries. The population density is only 12 persons per sq. The annual population growth is of the order of 2.8% compared with the world average

services becomes more important - for our performance affects more people, and consumes more resources. It is hoped that the ideas which have been presented in this paper will stimulate a debate about how we can build on the progress which has been made to date, and increase the efficiency and effectiveness of our public planning processes. By continually improving the systems and procedures for planning, we can help to ensure that the government's goals for improving the well-being of all the Kingdom's citizens continue to be achieved.



involved, and the coordination problems involved by such a change would not necessarily be easy to solve, but the successful implementation of the transfer of power to some of the municipalities suggests that such an approach would not be impossible.

The third principle discussed concerned the need for planning to be more closely related to the availability of resources, and again this is an area where some progress has already been made in the Kingdom. It became apparent during the rush to development which occurred during the Second Plan Period (1395-1400 AH, 1975-1980 CE) that there needed to be a much closer relationship between the urban planning proposals of the municipalities and the annual budgeting process which allocates financial resources. As a result of this awareness improved procedures were developed for establishing municipal investment programmes which could be tied in to the preparation of the national budget, and the kind of actions implied by this principle are really just an extension of current practice.

The final principle, concerned with the need for planning to be more closely geared to action, has also been accepted to a degree in the Kingdom, with much more attention within the planning process being devoted to preparing action plans and implementation programmes. Implementation will of course always be a problem, and the extension of the scope of planning as suggested above will certainly introduce new difficulties, but the fact that the basic problem has already been recognized provides encouragement for thinking that a more comprehensive approach would not be impossible.

It could be said, therefore, the current practice within the Kingdom is already slowly moving towards a comprehensive system for planning our towns and cities, although not in a formal or organised manner, and there is a considerable way to go before a system such as that envisaged in the Royal Town Planning Institute's report is established.

If this trend is continued - and international experience suggests that the pressures for it do so will increase with the increasing size and complexity of our urban centres - there are some interesting implications for the kind of people employed in urban planning. It seems obvious that in a more comprehensive planning approach, physical or land use planning is just one component - and not necessarily the most important - of the public planning process as applied to urban areas. In such a situation, the skills which are needed extend beyond those of the architect and engineer, beyond even those of the "traditional" urban planning concerned mainly with land use and physical planning issues. As progress is made towards such a situation, we will need to develop a new approach to education for planning, recognizing that there is a common core of planning theory and methods which are relevant to all the different kinds of planning, but recognizing also that there is a continuing need to develop special expertise to operate professionally in a particular branch of planning, such as resource planning, social planning or transport planning, or in a particular operation of planning such as the control of development or urban design. Thus people working in planning for our towns and cities would share a basic foundation training, which would give them a common skill in the techniques, context and philosophy of planning for the community, but would also possess specialized professional expertise in particular areas. This again could be thought of as an extension to the present system of education as practiced in the School of Environmental Design at King Abdul-Aziz University - where all students share a common "core" education of three years before specializing in planning, architecture or landscape architecture. The range of disciplines involved would of course be much wider, but the principle is similar.

## CONCLUSION

One of the features of the system of government which is developing in the Kingdom of Saudi Arabia is that it has shown itself capable of reacting to changes in circumstances and to changing needs. This is just as well, for as most people are aware, the Kingdom has in recent years experienced change at an unprecedented rate, and it is impossible for newly-designed institutions and procedures (for the tradition of modern government administration in the Kingdom is quite recent) to cope with such rapid change without adjustments and amendments.

The kinds of changes that have been discussed in this paper relate to some of the trends which are already emerging in the Kingdom, and which might be expected to intensify with increasing urbanization, and increasing government activity to meet the needs of our citizens. As increasing numbers of people live in our towns and cities, and as the range of government services becomes larger, the effectiveness with which we plan and implement these



about the success, progress, or failure of policies and related actions. Effective planning should feed out this knowledge to help to inform the public and people affected by the plan, or on whose actions the plan depends, in order to generate a wider understanding of planning issues and policies and proposals.

What needs to be done for planning to be able to perform these roles? The same report from Royal Town Planning Institute sets out four principles, which seem to me to be relevant to the situation in the Kingdom. The underlying assumption to these principles is that urban planning should encompass all those activities concerned with planning for human communities to satisfy demands for homes, work, education, transport, goods and services, and a pleasant environment (Royal Town Planning Institute, 1976).

The first principle is that public planning for our towns and cities must be based on a closer integration of social, economic, environmental and resource planning. The three critical concerns in any public planning process are the people in the community, the economic aspects, since the economy provides the means for change, and the resource aspects, of which land is a major component. planning must be able to tackle more effectively the economic and social problems of society and the problems of allocating or conserving resources, in addition to dealing with environmental problems as currently perceived by the urban planning system.

The second principle is that planning should be related more closely to needs at the local level, aiming at a higher quality of life, and developing an atmosphere of partnership between public and private agencies and individuals.

The third principle is that planning must be related to the availability of natural, human and financial resources, with a more clearly identified form of natural resource planning, and concern for the conservation of both resources and natural environment.

The fourth principal is that planning must be more clearly a rehearsal for action - that it must be geared to the promotion and management of change. Bureaucratic processes must be speeded up and planning agencies be dedicated to achieving necessary action quickly.

This approach would lead to the development of comprehensive planning strategies and programmes, differing in character at each level of government organization. It would not involve a single, monolithic "total" planning system, but a framework of inter-related planning activities. Comprehensive planning in this sense would not consist of drawing up "blueprints" or master plans, but of a continuous process of preparing for action in response to changing conditions. The emphasis would be on devising a coherent and consistent approach to implementation at different scales of government. The whole process would be streamlined and action-oriented, flexible and responsive to change (Royal Town Planning Institute, 1976).

### **IMPLICATIONS OF PLANNING IN SAUDI ARABIA**

How relevant are these ideas to the development of planning in the Kingdom of Saudi Arabia? I suggest that they are very relevant, and indeed at the level of national development planning the underlying principle of the need to integrate physical, social and economic planning in order to more effectively achieve government objectives has been well established and proved its effectiveness.

The implementation of these ideas at the town and city level is therefore not something which in principle is alien to our concepts and practice of government planning. It involves an extension of a well-established system of planning the integrated use of public and private resources, and although it would involve a new range of tasks for the municipalities, even at this level, it is an extension of existing activities rather than the introduction of a totally new concept. For it has been accepted for some years now that there must be closer coordination between the activities of the municipalities and the major government Ministries whose programmes have a significant impact on urban growth. The proposal for a system of comprehensive plans at the urban level is really an extension of this existing principle - although admittedly it is a major extension.

The second principle discussed above - the need to develop a planning system which is more closely related to needs at local level - has again been partly introduced in the kingdom. The Ministry of Municipal and Rural Affairs in particular has delegated considerable responsibilities to the major municipalities, under the reforms introduced in 1975 by H.R.H. Prince Majid bin Abdal-Aziz, the then Minister of Municipal and Rural Affairs. There is a considerable way to go before a similar situation exists in all the other Ministries which would be

adopted for the Kingdom which have clear implications for the way in which urban planning is carried out. These are:-

- maintaining the religious values of Islam and its associated cultural values;
- continuing the drive for balanced economic growth;
- promoting the social well-being and personal fulfillment of all citizens, and creating wide range of institutions and services freely provided for these purposes.

These goals are important to the operation of urban planning, not because urban planning is the principal means of achieving them, but because as higher national objectives, urban planning must not do anything which prevents their attainment. They therefore provide a context within which urban planning must operate, and a framework of ideals which must at all times be respected.

It is clear therefore that the concern of the Saudi Government, with regard to the development of our towns and cities, is with more than just physical development. Because the achievement of social and economic goals are essential components of Government policy, it is important that urban planning operations not only do not conflict with, but positively contribute towards these objectives. It therefore seems essential that urban planning in the Kingdom should be concerned with more than just physical planning and design, and urban planners need to be involved in a wide range of activities to ensure that the physical development of our towns and cities is carried out in accordance with broader government objectives.

### TOWARDS A NEW APPROACH

What kind of activities would be involved in a more comprehensive approach to urban planning, in order to support and help in the achievement of the major goals of our society? In a review of the British town planning system carried out by the Royal Town Planning Institute, it was suggested that the following functions of planning are necessary if planning is to play a more effective role in helping to achieve government objectives (Royal Town Planning Institute, 1976):-

**1. Enhancer of the quality of life:** Planning is a means of providing a positive and creative source of ideas for achieving community aspirations. It can help to promote the best that can be achieved in given circumstances and diminish those elements which threaten the quality of life. Planning can be an instrument for promoting social health, ethical values physical and cultural well-being of the community - and the quality, variety, beauty, human efficiency and continuity of its environment.

**2. Provider:** Through planning, the community can facilitate the provision of goods and services for their common use. It is a means of expressing community aspirations, identifying needs, preparing programmes, marshalling the necessary resources and reconciling strategies and programmes with the power and resources of the public and private agencies needed to implement them.

**3. Instrument of social justice:** Planning, through its impact on the distribution of resources, can help towards a more equitable distribution of opportunities and social welfare. As the welfare of all citizens is a prime concern of Islamic governments, this is a particularly important function in societies such as ours.

**4. Steward and manager:** Planning can identify the need for, and help in, the conservation of built and natural resources, and can help to control the rate of depletion of assets in the interests of future generations. It can also provide the basis for controlling the way in which resources are used and for monitoring their rate of use.

**5. Controller:** The planning system enforces rules to control individual actions in the interest of the community as a whole. This is perhaps the best known aspect of the urban planning system, and one which does not always meet with the approval of those affected by planning decisions. It can include the prevention of nuisance; the control of design and disposition of buildings; the promotion of safety; the preservation of social, economic or environmental assets; the control of economic development and of building development; and the use of land and natural resources.

**6. Source of information:** The planning process should generate a wide range of information about the structure of society, the economy, and the environment, and about changes in them; it should also generate information

disciplines such as economics, geography and sociology provided an influx of new blood into the profession. These new recruits led the way to an awareness that urban planning as a discipline needed to expand its area of interest beyond the physical plan dealing with land use, to develop new planning knowledge, and produce new kind of planners. The view developed throughout the 1960's and that the effective management of towns and cities required the development of policies to deal with broad issues such as population, housing, employment and transport, and that social, educational, health and welfare issues must be tackled.

One of the questions posed was "what kind of things do urban planners plan?" Although there is still not -and probably never will be - universal agreement about the scope of urban planning, the following description by F.S.Chapin would probably attract widespread support:-

"City planning may be regarded as a means for systematically anticipating and achieving adjustment in the physical environment of a city, consistent with social and economic trends and sound principles of civic design. It involves a continuing process of deriving, organizing, and presenting a broad and comprehensive program for urban development and renewal. It is designed to fulfill local objectives of social, economic and physical well-being, considering both immediate needs and those of the foreseeable future. It examines the economic basis for an urban centre's existence; it investigates its cultural, economic and physical characteristics both as an independent entity and as a component of a whole cluster of urban centres in a given region; and it attempts to design a physical environment which brings these elements into the soundest and most harmonious plan for the development and renewal of the urban area as a whole." (chapin, 1965)

Chapin suggests that the traditional concerns of the urban planner - land use and physical planning - is but one part of this more comprehensive process. Land use planning, he suggests, is basically concerned with the location, intensity, and amount of land development required for the various space-using functions of city life - industry, wholesaling, business, housing, recreation, education, and the religious and cultural activities of the people.

In the light of these definitions, the question to be faced with regard to the development of urban planning in the Kingdom, is whether it should be confined to the traditional concerns of land use and design, or whether it should move towards the more comprehensive process described by Chapin, and which seems to have gained considerable support in Western countries.

In considering this question, it must be recognized that the organization and function of planning cannot be considered in isolation from the goals of society and the current form of Government organization. As the Kingdom has now had a comprehensive system of national development planning for some 15 years, it is logical to look to the National Development Plan for a statement of Government objectives for urban development.

The first clear definition of objectives for urban development is to be found in the Second Development Plan (Ministry of Planning, 1975), where the principal objectives for municipal development are stated to be:-

1. Making cities, towns and villages healthier, more comfortable, more enjoyable and less costly places in which to live, work and travel.
2. Improving the efficiency of cities, towns and villages as the locations for trade, industry and services.

In the Third Development plan (Ministry of Planning, 1980) the objectives for urban development were slightly refined, to become:-

1. To promote better health, welfare and general improvement of the living conditions of Saudi citizens through the provision of basic infrastructure, municipal services and housing.
2. To develop commercial, industrial and residential potential of those cities and towns designated as being of national, regional or district importance.
3. To ensure that all Saudi households have access to adequate residential accommodation at reasonable costs.
4. To continue the promotion of private sector residential development through the provision of low cost loans to Saudi individuals and real estate companies.

In addition to these specific objectives, there are a number of the broad development goals which have been

### **3 URBAN PLANNING: THE NEED FOR A COMPREHENSIVE APPROACH**

#### **IV**

**Abdul-Majeed I. Daghistani**

#### **INTRODUCTION**

This paper argues that for urban planning to be effective, it must extend its horizons beyond a concern solely for land use or the physical aspects of the environment, or urban design. Although recognizing that physical planning and urban design are important parts of the planning process, it is suggested that the social and economic aspects of planning for our towns and cities are equally important, and that government objectives can only be met by the adoption of a comprehensive approach to planning that recognizes the interdependence of the physical, social and economic aspects of urban development. The paper examines some of the foreign experience and arguments for such an approach, and compares these arguments with recent trends in the Kingdom of Saudi Arabia. It should be emphasized however that the paper is not trying to present a definitive view of the scope and purpose of planning, but to contribute to the debate about how planning can most effectively serve society.

#### **WHAT DO WE MEAN BY PLANNING?**

It has been suggested that "Whenever and wherever planning is discussed, confusion is encountered as to the precise meaning of many of the terms used" (Bruton, 1974). It is certainly true that if we are to discuss the scope and purpose of planning in a useful way, we need to agree on what it is we are talking about.

In its most general sense, of course planning is an activity carried out by most people and most organizations. It can be thought and planned to make peace; we have educational plans of most simply as "a process of human thought and action based upon that thought" (Chadwick, 1971). In this sense, the word "planning" applies to many different human activities - we have plans to make war, and plans to make peace; we have educational plans and industrial plans, and national development plans for the whole economy.

But what can we say about the kind of planning that urban planners are involved in? Is it different from these other kinds of planning? Does it require different skills and different kinds of people to carry it out? What kinds of things do urban planners plan? These are not academic questions, for the answers to them determine the nature and effectiveness of the system for planning our towns and cities.

There is not even any real agreement about the name for this profession - some people call themselves physical planners, some land-use planners, some city planners. In some countries the activity is called town and country planning, in others urban and regional planning. One of the oldest planning schools in England (at Liverpool University) still calls itself the Department of Civic Design! In the Kingdom today, there is still a close association in many peoples' minds between architecture and engineering on the one hand and urban planning on the other.

It is true that modern origins of what I will continue to call "urban planning" lie in the fields of public health, engineering and architecture. In the early years of urban planning in the United Kingdom and in the USA it came to be seen solely as a question of land use, layout and physical design (Bruton, 1974). The dominant professions operating the field were for many years those of architecture, engineering and surveying, and for many years the teaching of urban planning was dominated by the architectural and design professions. The problems of designing cities, it seemed to be thought, were simply larger versions of the problems of designing buildings.

It is now widely accepted in many countries that this view of urban planning is too simple, and that there are many other aspects of planning which are significant in addition to physical design. This development of planning thought came about for two main reasons. First, the emphasis on physical design and land use clearly did not help to solve the many urban problems of the twentieth century. And second, from the 1950's onwards, graduates in

derogatory clichés that ought to be cleared up at this juncture:

- a- The East is not quite as unchangeable as previously thought.
  - b- The Islamic city is not entirely without a logical plan and its growth was not entirely without some form of planning.
  - c- The traditional muslim architecture is not completely obscured by excessive ornamentation and its luxuriant designs are not as minute or densely applied as first supposed. In fact, they appear to be less so than encountered in the Gothic city central Europe.
  - d- it is erroneous to believe that the overcrowded and often overbuilt old "quarters" reflect a lack of understanding of nature or space efficiency. The contrary seems to be the case. Modern architectural designs for the arid zones attest to that observation.
17. The islamic approach to modernization is and should be based on both the addition of harmonious structures along with the old, the muslim, the Islamic architecture is to be emulated and reproduced not replaced. He, because of an incisive sense of cultural pride, maintains that modernity should reflect age, meaning, and cultural integrity.
18. All of the above - indicated observations make it clear that old and new Islamic cities do not really represent the strict polarities that the current Western stereotype seems, and often insist, on implying. There are many aspects of the old cities which can provide connections with the new, but they have to be resuscitated or re-employed according to the concepts and technological requirements of the modern age, on one hand, and the cultural framework under consideration, on the other. This is an endeavor that demands a dedicated body of Arab professionals that, I trust, is both present and capable.

Finally, serious Arab students of urban affairs must acquire knowledge wherever it is found but when they launch their careers in the service of both their country or their overall cultural heritage either at home or abroad; they should remind themselves of the need to re-examine their values, reword their working hypotheses, reshape and sharpen their research tools, and, above all, never lose sight of the fact that it is the Islamic Near East that provides them with their distinctive research base. When enough of us succeed to do so, then our way towards a genuinely Islamic mode of thought and base of decision-making distinguishable from all others is clearly without obstacles.



## SOME CONCLUDING OBSERVATIONS ON ISLAMIC CITIES

1. The pre-islamic past was the foundation of the Islamic city experience. Millenia-old traditions in the organization of urban societies and the cultural and religious appreciation of cities are basic to the muslim experience.
2. The Arab conquest as such did not introduce urbanity, but for quite specific reasons it lent a special impetus to the construction and expansion of cities and towns. The frog-leaping process by which the Islamic conquests were realized truly reflected Islam's partiality to settlements.
3. The Islamic expansion, however, entailed the formation of new empires which had their own reasons for the city, the suburb, and the fortress.
4. Arab town building must then be viewed in the context of pre Arab urbanization. To equate, therefore, cities and Islam in any exclusive manner might prove to be relatively misleading, even though both appear as generically interrelated.
5. Islam was not entirely identified with city dwellings as such or with particular cities. Cities and towns, however, have a clearly notable and almost all-absorbing importance for early Islamic.
6. In the main, Arab conquests meant the emergence of double city traditions in the Near East: the pre-Islamic and the Islamic and in the course of time the former had submerged leaving the way to the latter principally due to the overwhelming and allpervasive inner strength of the Islamic culture.
7. In the early Arab City, the clan and the tribal elements of organization were the more characteristic rather than the socioeconomic societal stratification. The islamic city did not retain that form for long, however.
8. In the Arab Near East, Cities seem to have a sacred significance, a practical religious importance, and an emotional value to urban muslims that far exceeded its equivalent in both the classical and medieval eras. In the muslim view, a city was a superior place for religious life even though not exclusively. In Islam, it is not cities and settlements as physical which are essential but rather communities of persons.
9. With the above as the major objective Islamic cities were fashioned. The walls, the market places, the bazars, the labyrinthic street pattern, and the mosque and fortress were all means by which such human communities are to be, not just created, but also permitted to grow and flourish.
10. Despite the existence of many divisions within the Islamic city, those have always been viewed by the city inhabitant as parts of a larger entity, meaning the whole city. Discriminatory tendencies have historically never been fundamental in the fabric of the Islamic urban scene.
11. There are no rigid, general, or standrd forms of the traditional Islamic city. Nevertheless, there seems to be an almost mystic quality about it that even the casual observer could not fail to sense. There is, indeed a soul to the Islamic city.
12. The traditional Islamic city with this place of residence for much of the population, it sometimes appears to represent an incumbrance to modern trends and to even become a potential slum area. Indeed, there is little doubt that the old parts of the Islamic city embody to the so-called "forward-looking" citizens, especially the young, an expression of old fashionness which is entirely out of keeping with modern trends. This is rather unfortunate, for these urban core areas which are akin to the Latin American "Plaza Colon or Plaza de Armas" and the "Piazza" of the Italian renaissance, should be receiving their due effort in rehabiliation and preservation as their Western equivalents.
13. Quite irrespective of the aesthetic values involved, two considerations underlie the positive value of the old city cores:
  - a- The cultural development of the Islamic civilization is based on life in an urban or semi-urban milieu, as it was the congenial setting for its many activities.
  - b- In our period of adjustment to the demands of the present technological age, most of the Near Eastern nations feel themselves to be at a developmental disadvantage, and, therefore, ought to remind themselves that were periods of great accomplishments in their past when the global cultural roles were reversed.
14. The historical monuments found in the Near Eastern Islamic cities then become the basis of national self-confidence and promise of the potential for future achievements
15. In the Islamic Near Eastern cities, contrary to first impressions, there exist solid connections between the ancient monuments and those of modern times and that the two forms are not totally irreconcilable.
16. These first impressions previously mentioned have led too many observers to sustain a number of rather



than a living tradition. The nomad was the hero much as the frontiersman in the American West, but not more. L.Karl Brown reminds us that "a disdain for the peasant, a certain stereotyped but increasingly artificial exploitation of bedouin themes in literature, and an implicit assumption that the good life was to be pursued in an urban environment have typified the Islamic Near Eastern traditional response to the city as ideal".<sup>(13)</sup> Western architecture extending out into the countryside was a natural response to feudalism with its resulting power and patronage where as the Islamic Near East provided nothing comparable to feudalism. One careful attempt to delineate Islamic ideal types in the Medieval period may go as follows:<sup>(14)</sup>

"Islam prefers the sedentary to the nomad, the city dweller to the villager. It accepts the artisan but respects the merchant. The sword ranks lower than the pen. Religious knowledge is more desirable than wealth..... power is fascinating and awesome but transient, the ruler and the officials a disturbing body in the peace-loving but often war-ridden industrious..... community."

The idealization evokes images not of esquirearchy, not of a warrior nobility, not of a restless individualistic frontiersman, but basically of an urban bourgeoisie.

Etymology offers a very interesting evidence of an urban preference. The two Arabic expressions for civilization ( *Hadarah* and *Madaniyah* ) both derive from roots meaning settlements or cities quite akin to the Latin (*Civitas*) meaning civilization. The Islamic culture is socio-economically as well as psychologically an urban culture and it matters not what yardstick to apply to reach that conclusion.

With the above fact accepted we cannot venture into agreeing totally either the sharp separation between urban and non-urban life styles or emphasize unduly the rural-urban continuum in Islamic Near Eastern studies. Having stressed those dichotomies had led to far too many distortions and exaggerations; a high price for accepting dogma as research guiding hypothesis. The city, however, as ideal in Islamic society, remains to complicate the problem. Clearly, a culture's self-image must not be used as a foundation for explanation and analysis in the teeth of contrary empirical evidence, but the reverse, however, is equally compelling. "The self-image and the event, the thought and the deed, must both be weighed in any comprehensive appreciation of the Islamic society."<sup>(15)</sup>

There remains a Western concept that demands re-examination related to political control and the concurrent sense of loyalty existing in the Islamic city, traditional or modern. The concept implies that: "no muslim was ever rebuked for damaging civic spirit."<sup>(16)</sup>

This idea is both myopic and derogatory. How this cluster of ideas revolving around the alleged lack of a civic spirit in the Islamic cities came into being is not too difficult to see. It grew out of the intellectual baggage scholars brought with them as they turned to study the Islamic civilization, "Accustomed to think in terms of the Agora and Forum of Athenian democracy..... the binding force of the Roman Law..... the city-states of the Renaissance..... and the role of the Europeans in advancing capitalism..... they looked in vain for comparable institutions and parallel historical developments in the Islamic Near East. Finding no or very little comparison, they found it easier to lapse into negative forms of description."<sup>(17)</sup> The inclination was, if the Near Eastern Islamic city and civilization cannot be interpreted by the common standards of the Western civilization then the Islamic city is formless and unworthy of any rigid intellectual interpretation. Alas..... the Islamic Near Eastern urban political culture was defined not for what it was but for what it was not.

At this point, it may be well for the urban analyst to keep in mind a far more intriguing question: the Islamic city seems relatively fluid and formless by Western standards, yet this city not only survived all kinds of historical adversities but also grew, forming a matrix for an impressive urban cultural traditions. Something clearly held these cities together. L.Karl Brown asks "if it was not a civic spirit, then what was it ?!"<sup>(18)</sup>

(13) Brown, L. Karl, *Op. Cit.*, P. 37

(14) Grunebaum, Gustave E. Von, *Op. Cit.*, P. 25

(15) Brown, L. Karl, *Op. Cit.*, P. 40

(16) Grunebaum, Gustave E. Von, *Op. Cit.*, P. 26

(17) Brown, L. Karl, *Op. Cit.*, P. 40

(18) *Ibid.*, P. 41



provide security. The security sought was not, in the first instances or in most cases, against an invading army. These walls performed the role of the present day police without the police.

**Fifth:** This same logic held for gates and minor walls dividing the city's different quarters. The ultimate rationale may be grasped in terms of security arrangement that relied less on personnel than on a spatial organization capable of controlling mobility. The walls and the city into manageable component parts, and in each part there was, at least, the potential for a kind of intimacy and primary group relationships that Western theorists are inclined to attach more with the village cultural pattern. Here we see a strange form of sophistry; since the dominant life mode in the Western city is one of indifference and limited group relations and that the Islamic city does not conform with them, it is not a city!!

**Sixth:** This form of security and spatial organization is easily overromanticized by westerners. Such a control system was, as with human organization, purchased at a price which included in this case an emphasis on ascriptive roles and loyalties, the potential for unchecked petty despotisms, and a generally diffuse pattern of political and economic organization concomitant with which is a reduced level of resource mobilization. Such a pattern was bound to fall apart, however, under the impact of the industrial revolution with its requirements for infinitely greater human mobility. Only then can we begin to understand and appreciate the confrontation of the old patterns and the new socioeconomic constraints that typify today's Islamic city.

**Seventh:** The labyrinthine streets in the traditional Islamic city were designed not to generalize and ease mobility and exchange but to control and compartmentalize it, although strictly at the local level. Those streets were, furthermore, an ingenious form of adaptation aiming at providing shade, a vital requirement in an excessively high heat-budget desert ambient with frequently blowing wind and dust. On the level of the individual city dweller, there were only certain parts of the city that he needed or cared to know on a daily basis; his own residential and (suq) area in addition to few control points of exchange and communications. The Near Eastern muslim urbanite did not belong to the city..... the city belonged to him. He is not merely a city resident but, to the largest extent, an embodiment of the city.

There were, of course, individual variations in city spatial organizations. To use the classification adopted by some historians, certain Islamic cities were "spontaneous" and others were "created", some have grown slowly over time, adapting in the process to new circumstances and changing dynasties; others have been deliberately created by a political sovereign. Nevertheless, the distinction between the two tended to become eroded with time. and in that respect, far from foreign to pre-modern European styles or forms. (11) There remained, however, an urban life that was traditional in the sense of being slow to change, in placing heavy emphasis on ascriptive values, and in dispensing, to a large measure, with central control or centralized efforts at resource mobilization. Traditional, but above all else, far from illogical, incomprehensible, or absurd. (12)

### THE ISLAMIC CITY AS AN IDEAL

Here, we face our most elusive subject..... the city as an ideal in the Islamic culture approaches the city-as-ideal with considerable ambiguity. The common notions that "see Rome and die", or "God made the country and man made the town", are axioms far too simplistic to take seriously. Cities with their concentrations of resources and intelligences are, of course, prized highly in the West; but there remains that haunting notion-- that the pastoral simplicity of rural life is closer to the divine plan. Cities are hierarchy and status, the countryside is self-reliance and solid independence. These themes of rural simplicity and virtue as opposed to urban complexity and vice, are especially marked, even if often in an implicit or dormant fashion, in western urban studies.

Interestingly enough for an area with such a notable majority of peasants, there is virtually no idealization of a "bold peasantry".

In Arabic culture, there is an idealization of bedouin life much like the frontiersman motif in Western and particularly the American history and literature. The classical period of Arabic literature, especially poetry, brought the creation of the ode, vaunting bedouin virtues. This period and the genre are highly appreciated till this day. Yet, not much later, such poetry had become conventionalized as means of expressing individual virtuosity rather

(11) Pauty, E., "Villes Spontanées, et Villes Créées en Islam" *Annales de L'Institut d'Etudes Orientales*, No. 9, 1951

(12) Orientalists studying the North African Islamic cities have quite often committed this unfortunate misconception.

dency to associate urbanness with modernity and the latter with westernization. That latter therefore, reached the Near East when that area had already been endowed with a venerable, well-established urbanism. The result, especially when it took the more openly intrusive form of western colonialism, was a juxtaposition of urban styles which often had clearly delineated boundaries. Such zones within an Islamic city might better be labelled "transitional" or "hybridized", since they reveal interesting combinations of western and indigenous characters. There we see the contrast between the old Madinah which is purely Islamic and the new hybridized western-eastern zones within it or associated territorially with it. The old Madinah remains, therefore, somewhat like the inner city in the American urban experience - abandoned by the great and the powerful, their former places taken up by the less fortunate who are also often the newcomers to the city.<sup>(7)</sup> As a result of this change, the considerable architectural integrity of these former core areas and the urban culture these structures and spaces embodied go largely ignored by, sadly, the more sophisticated urban students.

Whatever the specific physical form taken; the conflict and the contrast between the two urban styles is always present. As suggested earlier, it is, in part, like the problem of the western inner city and yet unlike the problem of the decaying inner city. The old Madinah - new city phenomenon is caught up in a situation of cross-cultural borrowing with all its attendant psychological strains.

As L.K. Brown suggested: old and new are likely to become symbols for ultimate values the old Madinah as refuge of traditional religious piety, a museum of antiquities and the very obvious symbol of the Islamic "alleged" backwardness.<sup>(8)</sup> The new city epitomized, of course, the contrary. Such has become the view of not only the genuine western observer, and that is not surprising, but also and with much disheartenment, the view of the so-called sophisticated easterners whose mentality has been substantially westernized. Those who are not, hopefully a majority, insist on examining the Islamic city and its tradition without the impact of the West on the grounds, quite justified historically, that the pre-modern Islamic city was, in its own right, a reasonably well-organized urban agglomeration.<sup>(9)</sup> Its several parts held together and often blended into an overall entity that possessed its own intrinsic structure. This should be self-evident, for nothing could so long endure without laying some claim to some degree of inherent logical and/or ecological adaptability. The anachronistic tendency, nevertheless, to regard as somewhat absurd what is outdated runs deep in modern man's psyche. Karl L. Brown, however, reaffirms that "there must have been something solid and workable about the Islamic Near Eastern city, for otherwise it would not have survived for so long."<sup>(10)</sup>

It may suffice to offer, at this point, a few general points designed mainly to answer the western utilitarians and the modernists implicit view as to the disorderly nature of the Islamic city:

**First:** The mosque was and still is a central object in the overall Islamic city's plan. An interesting hierarchy of mosques exists in every muslim city from the small neighborhood one for the five daily prayers to the larger size mosque for a collectivity of neighborhoods followed by the largest Friday mosque. Intimately related to that locational hierarchy is the role of the mosque as a unifying element fomenting the civil spirit and a vehicle of social and religious integration rather than a compartmentalizing tool enhancing segregation as the stereotype model of the Islamic city would have us believe.

**Second:** The same spatial locational hierarchy applies on the markets and can easily be observed in all cities, Western and Eastern, Islamic and pre-Islamic, old and new.

**Third:** The quest for privacy is almost sacred in the Islamic cultural traditions and its consequences are clearly seen in the Islamic city's morphology. The compact mass of residence, open courtyard houses, may have created what appeared to the casual observer as a cellular urban texture even if it possesses its own intrinsic order and rational. The house is a very private shelter with entrances L-shaped and not always across from one another, and walls overlooking alleyways are windowless and fences are high, all features were basically intended to safeguard the essential requirements of privacy. Can we then judge as irrational the Islamic city's attempt to embody the values of the cultural framework within which it exists ?

**Fourth:** The traditional city walls including, in many cases, the internal walls dividing quarters, were, of course, to

(7) Brown, L. Karl, *Op. Cit.*, P. 30

(8) *Ibid.*, P. 30

(9) *Ibid.*, P.32

(10) *Ibid.*, P. 32

Islamic city should be permitted to emerge from their research.  
The model's basic premises may be summed up as follows:(2)

"The Islamic city is formless, irregular, a mass of confusion..... No separate special status for cities and urbanites is particularly recognized..... Winding alleyways and cul-de-sacs develop because no civil authority exists to prevent the encroachment of houses onto the public lanes..... The urban structure and texture are essentially cellular in character..... The houses are very private with L-shaped entrances and their walls on the alleyways are mostly windowless..... Quarters and neighborhoods are heavily compartmentalized ethically with no inherent connection amongst them..... Structures and institutions in the Islamic city always include a permanent central market ( the Suq), mosques, shrines, public baths, a city wall, a citadel, inns, and minor small neighborhood markets....."

The model is, to say the least, too simplistic, problematic, and in some aspects, contradictory. Most of the attributes described in it may be found in various preindustrial and pre-Islamic cities anywhere; all except mosques, shrines, and religious schools which are distinctive Islamic. On the outset, it is quite justifiable to assert that the Islamic city is much less disorderly than postulated in the model. The formlessness and disorganization are more apparent than real. They reflect essentially an unfortunate figment of the imagination of the hasty Western observers who consciously or unconsciously insist on judging the Islamic city by the yardsticks of the Western, industrialized cities of later periods. Actual Islamic city plan has, in most cases, reflected and strictly adhered basically to the elements of religious piety, safety, security, and privacy.

Cities are, in one sense, becoming increasingly alike or at least faced with similar problems and prospects. Given the opportunity, however, to experience a bird's eye view of cities as Holy Makkah, Fez, Cairo, Istanbul, Isfahan and many others like them, one would argue that such cities possess a cultural core, however elusive to describe, that is and will ever be distinctive. Irrespective of whatever the experts and laymen alike might dispute what generic label to apply to these urban centers, there is always a consensus that these cities are properly distinguishable from London, New York, and Paris. Let us, without too carefully justifying the name, call this phenomenon the Near Eastern Islamic city and refer to it from here on as simply the "Islamic City".

The Near East has been a region of cities since the dawn of history, the example, par excellence, of urban civilization. With the rise of the Islamic empire beginning in the seventh century, this urban tradition was in no way diluted. On the contrary, it was strengthened while being modified and given an Islamic stamp and this latter is all too clear in any urban center of the area. It is said that Baghdad was known to have reached the peak of one and half million inhabitants in the ninth century.(3)

Indeed, during the Middle Ages, the contrast in city life between the muslim Near East and Europe was striking. For the greater part of the Middle Ages and over most of its area, the West formed a society primarily agrarian, feudal, and monastic; at the time when the strength of Islam lay in its great cities, wealthy courts, and long lines of communication.(4) Individual cities in the Islamic Near East endured the expected fortunes and adversities meted out in history. As in other parts of the world, some cities rose to new heights while others declined to near oblivion, but throughout these vicissitudes the deeply etched urban pattern characterizing the Islamic Near East remained unchanged. In the early 16th century, Istanbul (the capital of the Islamic empire at the time) was known to have been the largest city in Europe with a population perhaps exceeding 400,000 inhabitants.(5)

This urban character of the Islamic Near Eastern civilization has been emphasised if only to overcome the earlier layman's misconception about Islam being the "child of the desert". Ironically, the Prophet Mohammad was not a bedouin. He was born and grew up in the small but sophisticated trading city of Makkah. When he and his followers experienced socio-political difficulties in Makkah, they emigrated in 622 A.D not to the countryside, not to a bedouin encampment, but to another city, Yathrib, renamed Al Madinah (perhaps a little smaller but, nevertheless, a settlement). (6) The direction the muslims took to conduct their daily prayers was at first towards Jerusalem and later towards the Kaabah, and in both cases we are referring to two of the most important theological urban centers in the whole Near East. Even with this, there remains among many of us a subconscious ten-

(2) Elements of the model were extracted but not quoted from: Grunbaum, Gustave E. Von: "The Structure of the Islamic City," in Grunbaum, Gustave E. Von (ed.): *Islam: Essays in the Nature and Growth of a Cultural Tradition*, London, 1955, pp. 141-158

(3) *Encyclopaedia of Islam*, 2nd edition. Some maintain that the figure may be slightly exaggerated.

(4) Southern, R.W.: *Western Views of Islam in the Middle Ages*, Harvard University Press, Cambridge, Mass., 1962, p.7

(5) Tekeli, Ilham: "Evolution of Spatial Organization in the Ottoman Empire and Turkish Republic" in L.K. Brown (ed.): *From Madinat to Metropolis: Heritage and Change in the Near Eastern City*, Princeton, N.J. 1973, p. 246

(6) Brown, L. Karl (ed.): *From Madinat to Metropolis: Heritage and Change in the Near Eastern City*, Princeton, N.J. 1973, P.28

## 2 THE PERCEPTION OF NEAR-EASTERN ISLAMIC CITIES AND URBANISM IN WESTERN URBAN LITERATURE BY

Dr. Farouk M. El Gammal

### INTRODUCTION

A truly intellectual, unbiased, and unprejudiced study of the Near Eastern Islamic cities and urban character is not only important in its own right, but can as well provide insights and guidance for anyone interested in cities in other parts of the world. Why? For much too long, the residual egregious euphemism for the earlier "mysterious East" with its Casba and Bazzars along with the labyrinthine street patterns, have constituted, to a large measure, the image the Western mind has of the Islamic Eastern city. Westerners have often thought and, in writing, stated their image of the Near Eastern Islamic city as an uncivilized agglomeration of people who do not possess either form or organization compared with their view of urbanity. Facing that misconception, how much longer can we afford to leave unchallenged the notion that urbanity and cityness are strictly Western phenomena, when found in non-western context, they are merely a product of cultural transplantation? Is our negligence of the challenge a matter of despotic expediency, of ethnocentric bias, of ignorance, exasperation, or an admission that such notion is, in fact, both true and factually substantiated. If it is a misconception; is it deliberate or simply naive? \*

Scientific objectivity is, admittedly, a very illusive matter but even though one must exert all efforts to approach it. Ethnocentrism, however, is not and most unbecoming of any intellectual community. To those and the challenge posed by the Western concept of our urban pattern I intend to address my forthcoming observations not merely as an Arab intent on providing a rebuttal to this sad and, in some cases, subconscious Western ethnocentricity but primarily as a student of cities and urbanism. \*\*

### THE NEAR-EASTERN ISLAMIC CITY IN WESTERN LITERATURE

When Brown eloquently warned that:(1)

"The laudable effort to think and act in terms of universal values and a sense of common humanity can, if due care is not exercised, be ironically pushed to a dehumanizing approach in which all individuality is swallowed up in a sadly contrived paradigmatic model. Alternatively, all other urban cultures, may, however inadvertently, be forced upon the Procrustean bed of the urban pattern best known to the examiner; an especially insidious problem since the very process of modernization is ineluctably tied up with Westernization".

Islam, being essentially a non-secular religion, has always permeated all modes of life in the Middle East. This aspect of Islam did not leave unaffected the urban environment. Cities are and should be seen as manifestations of religious ideals, and so the structure and morphology of the Islamic city reflects the religion of Islam. This idea was well-understood by Orientalists and most Western students of urban affairs. They all recognize the fact that Islam fosters the development of cities and that the spread of the Islamic religion and that of urban settlements were quite often coincidental. It is, therefore, ironic that a rather erroneously simplistic stereotype model of the

---

\* The writer wishes to acknowledge with deep gratitude and appreciation the considerable help, encouragement, and comments he has received from his colleagues Drs. E. El Bushra and M.M. Mohammadain, both of the Geography Department, King Saud University in Riyadh.

\*\* Although the essence of the Islamic city is quite ill-perceived in the Western literature as a whole, it is the spirit of fairness that some exceptions ought to be made. Notable among those exclusions are the profound research undertakings of L. Karl Brown and Ira M. Lapidus of Princeton University and the University of California at Berkeley, respectively.

(1) Brown, L. Karl, (ed.): *From Madinat to Metropolis: Heritage and Change in the Near Eastern City*, Princeton University, N.J. 1973, p.19

ring aid in the form of proper channelization, lane markings etc, enforcement aid in the form of speed control and educational aids in the form of better training by utilization of media like press, T.V, radio etc. should be implemented.

2. There is a need to establish rules and warrants for various categories of traffic conflicts at different types of rotaries which are mainly dependent upon the site characteristics. Relationships between conflict types and accidents of analogous types should be established. The present study only provides a starting point and suggests a much more comprehensive investigation at an extensive scale on all diverse types of rotary intersections. Useful guidelines should be established for individual rotary types as to the expected and abnormal conflict rates,



and sudden stop conflicts is capable of being predicted from another composite variable mainly comprised of non-weaving width, entry angle and diameter of central islands.

## CONCLUSIONS

The following broad conclusions can be drawn from the present study.

1. A review of state of art on rotary type of intersections shows that traffic conflict technique may provide a better diagnostic tool in highway safety studies.
2. Out of several possible conflict types, the three main types of conflicts, namely, lane change, sudden stop and violation for give way meet the minimum sample size requirement for traffic conflict studies at rotary intersections.
3. Analysis of traffic conflict data shows that for an average study period of 15 minutes, violation for giveaway type of conflict had a maximum occurrence of 187.5 times followed by lane change and sudden stop which occurred 144.5 and 105.8 times respectively. This shows a lack of proper education and respect for drivers in Amman area. This could also be attributed to the reason that lanes are not marked or maintained properly.
4. The frequency distribution analysis of the three main conflict types shows the inability and inapplicability of simple linear regression model to predict conflict frequencies.
5. Relationship between traffic conflicts and traffic volume indicates that counting conflicts alone do not reflect traffic volume. However, a correlation coefficient of  $r = 0.441$  for linear model indicates that traffic volume have some effect on number of conflicts.
6. Stepwise multiple regression is capable of predicting with reasonable accuracy at 0.05 level of significance only, lane change, sudden stop and violation for giveaway types of conflicts from geometry and flow parameters. For example  $Y_1$  i.e. lane change type of conflicts can be predicted by knowing  $X_3$  (non-weaving width),  $X_5$  (entry width),  $X_1$  (weaving length), and  $X_{10}$  (entry angle to weaving section). The  $Y_2$  i.e. sudden stop type of conflict can be predicted by knowing  $X_{11}$  (exit angle) and  $X_3$  (non-weaving width).

The  $Y_3$  i.e. violation for giveaway type of conflict can be predicted by knowing  $X_8$  (proportion of traffic which makes weaving),  $X_3$  (non-weaving width),  $X_5$  (entry width),  $X_{10}$  (entry angle to weaving section),  $X_1$  (weaving length), and  $X_7$  (total traffic volume).

7. The factorial design experiment shows that four main factors are capable of giving a composite variable to predict conflict types. Each composite variable is made up of independent variables with different loadings. First composite factor comprised of variables like length of weaving section, weaving width, non-weaving width, diameter of central island, exit width, total traffic volume and entry angle to weaving section is capable of predicting the conflicts. This factor accounts for 48.2% of total prediction capability.

The second factor composite variable, at 70% and above loading, is only comprised of a negative value independent variable i.e. length of weaving section.

This shows that increase in length of weaving section results in a safe drive with minimum conflicts.

The third factor composite variable, at 70% and above loading, is also comprised of only one independent variable i.e. exit angle. This shows that increased exit angle results in unsafe drive with many conflicts.

The last factor composite variable, at 70% and above loading, is reduced to only one independent variable i.e. magnitude of percentage trucks in total volume.

This shows that by increasing percentage trucks in total traffic volume, the conflict types will increase.

8. The canonical analysis shows that composite conflict variable mainly comprised of lane change and sudden stop conflicts is capable of being predicted from another composite variable mainly comprised of non-weaving width, entry angle and diameter of central island,

## RECOMMENDATIONS

Based on the finding of this study, the following recommendations are made for improving the safety at rotary type of intersections.

1. Pavement markings, indicating the lanes for channelization, line discipline and speed control at rotaries, seem to improve all types of conflicts. Therefore, for effective safety at rotaries, all the three Es like engineer-

The  $Y_2$  i.e. sudden stop type of conflict can be predicted by knowing  $X_{11}$  (exit angle) and  $X_3$  (non-weaving width).

The  $Y_3$  i.e. violation for give way type of conflict can be predicted by knowing  $X_6$  (proportion of traffic which makes weaving),  $X_3$  (non-weaving width),  $X_5$  (entry width),  $X_{10}$  (entry angle to weaving section),  $X_1$  (weaving length), and  $X_7$  (total traffic volume). Out of these 6 independent variables, 3 variables i.e.  $X_6$ ,  $X_3$  and  $X_5$  appear to contribute more in the prediction of violation for give way type of conflict.

The above discussions, for prediction of  $Y_1$ ,  $Y_2$  and  $Y_3$  types of conflicts from geometry and flow parameters, show that multiple regression technique is not adequate to predict, precisely and meaningfully, the dependent variables from the independent variables (according to  $R^2$  and 'A' constant values). This indicates a need for a still better analysis capable of generating highly correlated variables on a composite scale using factorial and canonical analysis.

#### Factor Analysis

This method involves re-arranging or reduction of data to a smaller set of factors or components that may be taken as source variables accounting for the observed interrelations in the data. This was done by determining correlations between variables using R-type analysis available on factor analysis subprogram in SPSS.

In order to explore the data reduction possibilities by constructing a set of new variables was done by defining exact mathematical transformations of the original data. This approach used the defined factors called principal component analysis in such a way that one factor is independent from the other i.e. the factors are orthogonal. Three principal component and four principal component analysis were carried out with a view to evolve a meaningful dimension to detect possible reduction of data.

A typical result is shown in Table 10 to account, for most of the variance in data,

Table 10. Loading of Variables on Factors.

Variable	Factor1	Factor2	Factor3	Factor4
$X_1$	0.57817	-0.71595	-0.08522	-0.17258
$X_2$	0.74525	0.56115	-0.13062	0.17924
$X_3$	0.88958	0.12050	0.08757	0.05653
$X_4$	0.89852	0.18858	0.21593	-0.16927
$X_5$	0.57431	0.53903	-0.39420	0.15106
$X_6$	0.79631	-0.11940	0.03080	-0.08087
$X_7$	0.85983	0.24568	0.16831	0.06470
$X_8$	-0.74970	0.18722	-0.15658	0.21086
$X_9$	-0.07078	-0.30948	0.34338	0.85813
$X_{10}$	0.71309	-0.23042	-0.01619	0.23567
$X_{11}$	-0.19682	0.43178	0.80579	-0.20718

In brief, the factorial analysis results show that up to 81.2% prediction of conflicts only 4 composite variables are needed. This analysis, however, is unable to show the extent of a particular conflict type in overall conflict prediction. Therefore, a further improved technique popularly known as canonical analysis was used.

#### Canonical Analysis

This analysis takes, as its basic input, two sets of variables each of which can give theoretical meaning. Hence, in this study, the basic strategy was to derive a linear combination from each of the sets called as canonical variate variables in such a way that the correlation between the two linear combinations is maximized. This canonical variates are essentially equivalent to the principal component analysis, with the exception that the criteria for their selection has altered.

In brief, the canonical analysis has shown that composite conflict variable mainly comprised of lane change

Table 8. Regression Solution for  $Y_2$  at 0.05 level of Significance.

Variable	Multiple R	R Square	RSQ Change	Simple R	B	Beta
$X_3$	0.75510	0.57017	0.57017	0.75510	0.5555121	0.77627
$X_{11}$	0.79023	0.62446	0.55429	0.16371	0.06069159	0.23397
(Constant)						

$$\text{from which } Y_2 = e^{-5.512} X_3^{0.5555} X_{11}^{0.06067}$$

$$\text{or } \log Y_2 = -5.512 + 0.5555 \log X_3 + 0.06067 \log X_{11}. \quad \dots (5)$$

Table 9. Regression Solution for  $Y_3$  at 0.05 Level of Significance.

Variable	Multiple R	R Square	RSQ Change	Simple R	B	Beta
$X_7$	0.48891	0.23903	0.23903	0.48891	0.00654929	0.10036
$X_1$	0.61780	0.38168	0.14265	-0.20483	-0.3180605	-1.02251
$X_{10}$	0.70219	0.49308	0.11140	0.36107	0.2220070	0.75899
$X_5$	0.81386	0.66237	0.16930	0.01804	-0.5993909	-0.62018
$X_3$	0.35667	0.73388	0.071151	0.40020	0.5058355	0.46449
$X_8$	0.88430	0.78198	0.04811	-0.25269	-11.64629	-0.29573
(Constant)					20.19275	

$$\text{from which } Y_3 = e^{20.1927} X_7^{0.0065} X_1^{-0.3181} X_{10}^{0.2220} X_5^{-0.5993} X_3^{0.5058} X_8^{-11.6463}$$

$$\text{or } \log Y_3 = 20.1927 + 0.0065 \log X_7 - 0.3181 \log X_1 + 0.222 \log X_{10} - 0.9930 \log X_5 + 0.5058 \log X_3 - 11.6463 \log X_8. \quad \dots (6)$$

Inspection of equation (4), to predict  $Y_1$  dependent variable, indicates the  $R^2$  magnitude is 0.28 for  $X_{10}$  independent variable, 0.45 for  $X_1$  independent variable, 0.53 for  $X_3$  independent variable, 0.715 for  $X_2$  independent variable, and 0.753 for  $X_6$  variable. These values are not close to 1.0. However, the sign and magnitude of regression coefficients of 0.2479, -0.2076, -0.5003, 0.8654 and 0.4843 are satisfactory at 0.05 level of significance. The A value of 4.576 is also reasonable.

Equation (5) to predict  $Y_2$  dependent variable, which incorporates two independent variables  $X_3$  and  $X_{11}$  has  $R^2$  value of 0.57 for  $X_3$  independent variable and 0.6244 for  $X_{11}$  independent variable. The sign and magnitude of regression coefficients are 0.5555 and 0.06067 for  $X_3$  and  $X_{11}$  independent variables respectively and are also satisfactory at 0.05 level of significance. The A value of -5.511 is also reasonable.

Equation (6) to predict  $Y_3$  dependent variable, which incorporates 6 independent variables, namely  $X_7, X_1, X_{10}, X_5, X_3$  and  $X_8$  is a slightly better equation statistically than equations (4) and (5). The sign and magnitude of regression coefficients of 0.0065, -0.3180, 0.2220, -0.5994, 0.5058, -11.6463 are satisfactory at 0.05 level of significance. The A value of 20.1927 is although higher than in equations (4) and (5), but is still reasonable.

On comparison of results between 0.01 and 0.05 levels of significance, it is evident that 0.05 level of significance in general increases  $R^2$  value and number of included independent variables. However, the constant 'A' value generally increases for 0.05 level of significance. Thus, it appears that conflict type prediction could be made with a reasonable accuracy at 0.05 level of significance. In other words,  $Y_1$  i.e. lane change type of conflict can be predicted by knowing  $X_6$  (exit width),  $X_3$  (non-weaving width),  $X_5$  (entry width),  $X_1$  (length of weaving section), and  $X_{10}$  (entry angle to weaving section). out of these 5 independent variables, 2 variables i.e.  $X_6$  and  $X_3$  appear to contribute more in the prediction of lane change type of conflict.



Table 4. Regression Solution for  $Y_1$  at 0.01 level of Significance.

Variable	Multiple R	R Square	RSQ Change	Simple R	B	Beta
$X_{10}$	0.53613	0.28744	0.28744	0.53613	0.2463886	0.83223
$X_1$	0.67199	0.45157	0.16413	-0.01072	-0.1579869	-0.50180
(Constant)					0.9555893	

$$\text{from which } Y_1 = e^{0.9556} \cdot (X_{10})^{0.2464} (X_1)^{-0.1580}$$

$$\text{or log } Y_1 = 0.9556 + 0.2464 \log X_{10} - 0.158 \log X_1 \quad \dots (1)$$

Table 5. Regression Solution for  $Y_2$  at 0.01 level of Significance.

Variable	Multiple R	R Square	RSQ Change	Simple R	B	Beta
$X_3$	0.75510	0.57017	0.57017	0.75510	0.5403588	0.75510
(Constant)					-2.535525	

$$\text{from which } Y_2 = e^{-2.536} \cdot X_3^{0.5404}$$

$$\text{or log } Y_2 = -2.536 + 0.5404 \log X_3 \quad \dots (2)$$

Table 6. Regression Solution for  $Y_3$  at 0.01 level of Significance.

Variable	Multiple R	R Square	RSQ Change	Simple R	B	Beta
$X_7$	0.48891	0.23903	0.23903	0.48891	0.0113009	0.19887
$X_1$	0.61780	0.38168	0.14265	-0.20483	-0.286013	-0.90208
$X_{10}$	0.70219	0.49308	0.11140	0.36107	0.2112816	0.72232
$X_5$	0.81386	0.66237	0.16930	0.01804	-0.5604149	-0.57985
$X_3$	0.85667	0.73388	0.07151	0.40020	0.5483910	0.50356
(Constant)					8.211144	

$$\text{from which } Y_3 = e^{8.2112} \cdot X_7^{0.0113} \cdot X_5^{-0.5604} \cdot X_3^{0.5484}$$

$$\text{or log } Y_3 = 8.2112 + 0.0113 \log X_7 - 0.286 \log X_1 + 0.2113 \log X_{10} - 0.5604 \log X_5 + 0.5484 \log X_3 \quad \dots (3)$$

Inspection of equation (1) indicates that  $R^2$  value is 0.28 for  $X_{10}$  independent variable and 0.45 for  $X_1$  independent variable.

$$\text{from which } Y_1 = e^{4.5762} \cdot X_{10}^{0.2479} \cdot X_1^{-0.2076} \cdot X_5^{-0.5003} \cdot X_3^{0.8654} \cdot X_6^{-0.4843} \text{ or log } Y_1 = 4.5762 + 0.2479 \log X_{10} - 0.2076 \log X_1 - 0.5003 \log X_5 + 0.8654 \log X_3 - 0.4843 \log X_6 \quad \dots (4)$$

dence level of 95.5 percent. The solution of the equation for sample size given the minimum number of counts to be taken for each movement, for each type of traffic conflicts that is to be checked. In no case, however, should the number be less than 30. Sample size determination for the collected data shows that for all rotaries under study, the total number of conflicts recorded are 440.5. The proportion of conflict types (Lane change, sudden stop, and violation for give way) have P value of 0.328, 0.246 and 0.425 respectively. The corresponding q values are 0.672, 0.754 and 0.575 respectively. for 95.5 percent, generally used (9) level of confidence, the value is 2. therefore, for 5% permitted error, the N value becomes 107.85, 30, 39.1 respectively. Since the computed N value either exceeds or at the most become equal to the recommended minimum value of 30, hence sample size for the data collected in this study is acceptable.

## ANALYSIS OF DATA

In order to have a preliminary idea about the collected data, the total number of three conflict types, chosen for this study for an average period of minutes, were computed for all the rotaries under study and are as below:

Types of Traffic Conflicts	R4	R5	R6	R7	R1	RF	Total
Lane Change, $Y_1$	11.0	42	23	12.5	43	13	144.5
Sudden Stop, $Y_2$	14.5	14	17	11.0	40	12	108.5
Violation for giveaway, $Y_3$	28.5	36.5	30	18.0	51	23.5	187.5

The total traffic volume and total traffic conflicts for the rotaries under study are shown below:

Rotary	R4	R5	R6	R7	R1	RF
Total Traffic Volume, X	529	599.5	601		1255	646.5
Total Traffic Conflicts, Y	54	92.5	70	41.5	134	48.5

The regression line of Y on X, is of the form:  $Y = a_0 + a_1X$ . The correlation coefficient  $r = 0.441$  for the equation indicates that traffic volumes have some effect on number of conflicts. This shows that traffic conflicts could be better related to combined geometry and flow parameters. The relationship appears to be possible only by using multiple regression analysis, through which, one can analyze the relationship between a dependent variable and a set of independent variables.

## Statistical Relationships

In order to establish relationships responding to linear regression model between conflict types and flow and range of geometry parameters of the rotaries under study, the following correlations were tried using SPSS software facility available at Jordan University Computer Centre.

$$(1) (Y_1, Y_2, Y_3) \quad \text{VS } (X_1 \text{ to } X_{11}) \quad \dots\dots (a)$$

$$(2) \log (Y_1, Y_2, Y_3) \quad \text{VS } \log (X_1 \text{ to } X_{12}) \quad \dots\dots (b)$$

variance is 20. Using F-statistic table showing all three levels of significance, we found that F-values, for computation purposes, are 2.87 and 4.43 for 0.05 and 0.01 levels of significance respectively. These values were used as input command to determine regression equations. Since this approach has inbuilt mechanism to account for the multi-collinearity effects, therefore, it is clear from the Tables 4 to 9 that only very few non-collinear independent variables occur in the equation.

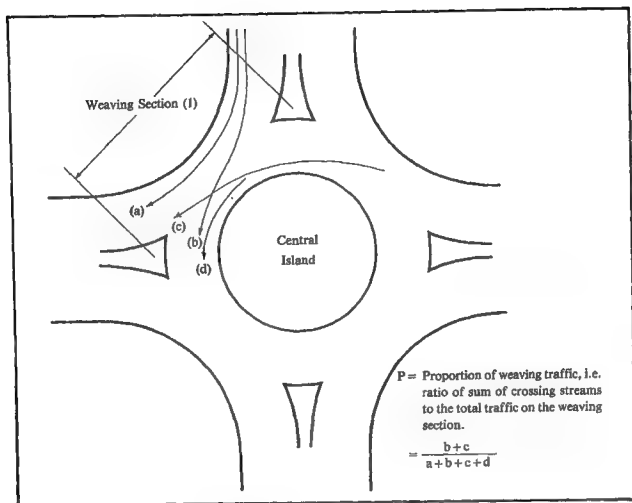


Fig. 4. Traffic volume which makes weaving.

## CHARACTERISTICS OF CONFLICT DATA

### Sample Size Analysis

the following equation, as given in Manual of Traffic Engineering Studies (7), was used to determine the minimum sample size:

$$N = \frac{PqK^2}{E^2}$$

where;

N = minimum sample size

P = Proportion of the vehicles that are involved in a specific conflict

q = 1-P

K = Constant corresponding to the desired confidence level,

E = Permitted error in the proportion estimate of traffic conflicts.

The selection of 0.5 for P and q provides a conservative or reasonable estimate of the required sample size. The requirement becomes less as the value of P decreases from 0.5 (8). The sum of P and q is always equal to 1.0. The constant K depends on the desired level of confidence. The value of 2.00 for k is often chosen to provide a confi-

7. Box, P.C., "Manual of Traffic Engineering Studies", Institute of Transportation Engineers, Virginia, 1976.

8. The same reference.

It is well known that for a roundabout type of intersections, each approach to a central island is similar to an approach to a one-way street. Likewise, traffic within the central island is somewhat like traffic on a one-way street with frequent intersections. It differs, however, in that there is more frequent lane changing. In this respect, it is like a series of weaving sections. Thus, Lane change conflicts will be seen frequently followed by sudden stop and violation for give way. Keeping this in view these three types of traffic conflicts were only observed for the six rotaries selected for the study. This method of observation is similar to the one proposed by General Motors.

For each 4 arm roundabout under study, there were 4 weaving sections to be observed for traffic conflicts and flow. Each roundabout was observed during the working days of the week i.e. Saturday through Wednesday, for normal behaviour of traffic movement. The general time observation was from 9:00 AM to 11:00 AM.

There was, generally, one observer working on observing the three distinguished types of traffic conflicts. One round of observation was taken one day. This round generally started from 9:00 AM to 11:00 AM. Another round was taken the next day and at the same time for the same period. Thus, each round was of two hours. Traffic conflict types were observed for 15 minutes for each weaving section, then following 5 minutes were spent in counting traffic volume which enters the same weaving section. The next 10 minutes interval was used for recording / filling the data for the rest. The position of traffic conflicts observer was fixed for each weaving section as shown in Fig.3.

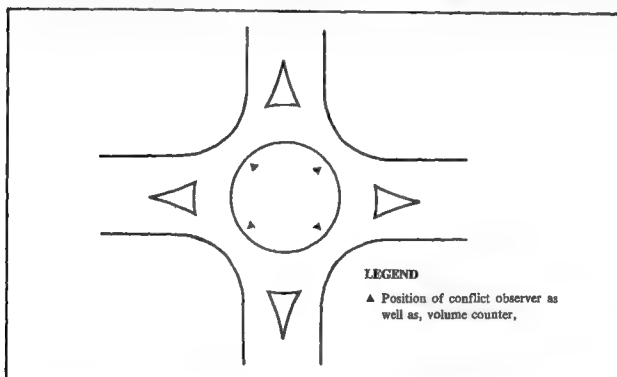


Fig. 3. The position of conflict.

For traffic flow data collection one volume counter was employed to make a classified count. Three types of traffic volume were observed. The first was the total-traffic volume, the second was the proportion of traffic which makes weaving, and the third was the percentage of trucks, which is the number of trucks that enter the weaving section to the total traffic volume. Fig. 4 shows the movement of traffic within a weaving section, from which, the proportion of traffic which makes weaving was determined.

Geometric parameters measured included overall dimensions such as inscribed length of weaving section, width of weaving section, width of non-weaving section, diameter of central island, width of entry, entry angle to weaving section, and exit angle of weaving section. These geometry parameters collected for the selected six rotaries and the range of various parameters have already been given in Table 2 and Table 3.

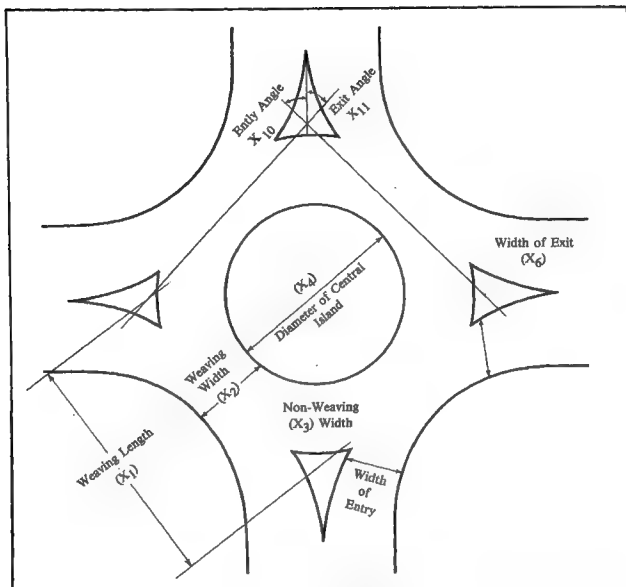


Fig. 2. Geometry Parameters of Rotaries Under Study.

### TRAFFIC CONFLICT TECHNIQUE

Studies elsewhere (5,6) have shown that there are 28 different types of conflicts which are possible at an intersection. However the most common conflict types are 14 only. These basic intersection conflict types are:

- |                                    |                                 |
|------------------------------------|---------------------------------|
| (1) Lane change                    | (8) Left turn from right        |
| (2) Speedy                         | (9) Crossing traffic from right |
| (3) U-turn                         | (10) Right-turn same direction  |
| (4) Crossing red signal            | (11) Right-turn from right      |
| (5) Slow vehicle through direction | (12) Opposing left-turn         |
| (6) Left-turn same direction       | (13) Left- from left            |
| (7) Crossing traffic from left,    | (14) Pedestrian                 |

5. Perkins, S.R., Previous reference.

6. Hyden, C., "Relation Between Conflicts and Traffic Accidents", Sweden, Mimeo, 1975.

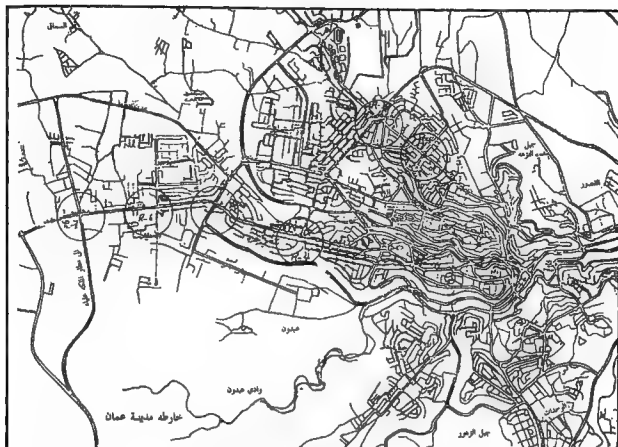


Fig. 1. Locations of Rotaries Under Study.

Table.3. Range of the Existing Dimensions of Rotaries

Rotary Design Elements	R4	R5	R6	R7	R1	R2
Weaving length (m)	37.5-55.7	31-44.65	20.9-37.9	44.2-49.8	36.6-69.2	39.5-45
Diameter of Central Island (m)	48.0	45.26	28.46	48.96	80.28	48.38
Weaving Width (m)	11.1-13.2	10.7-16.5	12.4-25.9	12.0-12.4	20-21.70	13.7-16.9
Non-Weaving Width (m)	11.95-13.0	11.8-12.1	12.1-13.4	9.1-9.3	17.50-20.30	10.5-10.6
Entry and Exit Width (m)	9.4-14.75	9.4-12.35	8.5-11.4	11.0-14.0	14.0-18.4	8.5-13.0
Entry Angle (degree)	30.17-51.60	42.94-51.29	29.43-47.19	43.17-47.0	42.18-85-74	40.26-46.37
Exit Angle (degree)	34.25-50.87	34.68-49.96	42.95-61.31	40.08-50	36.11-68.7	38.32-52-40



ting the roundabout types, consideration was given to the fact that a wide range of variables like traffic flow and geometric variables is available. The final six roundabouts selected were codes as gives in Table 1 and shown in Fig.1.

Table 1. List of Rotaries.

Code	Roundabout Location
R4	4th Circle (Jabel Amman)
R5	5th Circle (Jabel Amman)
R6	6th Circle (Jabel Amman)
R7	7th Circle (Jabel Amman)
RI	Rotary of Interior Ministry
RF	Firas Rotary (Jabel Al-Hussien)

The flow and geometry parameters of the selected rotaries are given in Table 2. The geometry parameters, given in Table 2 are show in Fig 2.

Table 3 shows the range of the existing dimensions for the rotaries under study.

Table .2- Geometric and Flow Parameters for Selected Rotaries.

	X <sub>1</sub>	X <sub>2</sub>	X <sub>3</sub>	X <sub>4</sub>	X <sub>5</sub>	X <sub>6</sub>	X <sub>7</sub>	X <sub>8</sub>	X <sub>9</sub>	X <sub>10</sub>	X <sub>11</sub>
R41	38.6	12.72	13.0	48.0	9.9	14.75	122.0	0.82	0.037	30.17	50.87
R42	55.7	11.10	12.55	48.0	10.7	12.60	118.0	0.79	0.020	51.60	42.305
R43	37.5	13.20	11.95	48.0	9.4	12.50	164.5	0.73	0.036	33.52	63.38
R44	47.1	12.50	12.35	48.0	17.2	10.10	124.5	0.63	0.016	43.85	34.25
RS1	37.0	12.90	12.10	45.26	9.40	12.35	104.5	0.77	0.053	49.91	39.15
RS2	44.65	10.70	12.0	45.26	10.40	11.05	144.0	0.79	0.042	51.29	49.15
RS3	31.0	16.50	11.80	40.26	11.01	1.40	195.0	0.74	0.025	42.94	41.61
RS4	43.0	14.4	12.10	45.26	9.50	12.00	156.0	0.80	0.050	50.69	34.68
RF1	29.70	12.60	12.10	28.46	8.50	10.00	137.0	0.84	0.043	29.43	44.44
RF2	34.0	12.40	12.10	28.46	11.95	11.10	148.0	0.88	0.034	46.91	61.31
RF3	20.90	25.90	13.40	28.46	22.0	11.40	177.5	0.86	0.034	41.93	42.95
RF4	37.90	14.4	12.10	28.46	15.5	11.40	138.5	0.88	0.033	47.19	46.81
R71	49.80	12.0	9.20	48.96	12.20	10.0	97.0	0.82	0.031	45.8	50.0
R72	44.24	12.2	9.10	48.96	11.0	11.70	120.0	0.64	0.050	44.24	44.57
R73	49.3	12.4	9.30	48.96	11.5	14.0	110.0	0.75	0.036	47.00	46.85
R74	47.0	12.2	9.10	48.96	13.50	11.0	115.0	0.76	0.052	43.17	40.08
RI1	69.2	21.70	20.30	80.28	15.0	17.60	255.0	0.58	0.023	74.69	37.40
RI2	36.6	20.80	17.20	80.28	12.0	18.40	201.0	0.65	0.020	52.91	47.04
RI3	36.6	21.15	17.15	80.28	15.5	12.00	266.0	0.60	0.038	55.70	68.70
RI4	65.0	20.0	20.0	80.28	14.0	17.80	244.0	0.64	0.033	42.18	36.11
RI5	63.6	20.0	17.05	80.28	17.0	15.00	289.0	0.69	0.052	84.74	39.10
RF1	45.00	13.70	10.55	48.38	12.5	12.00	162.5	0.83	0.022	40.26	38.32
RF2	43.00	14.00	10.50	48.38	8.50	11.30	132.5	0.82	0.015	56.37	52.4
RF3	39.50	16.90	10.60	48.38	12.50	11.0	179.0	0.74	0.01	54.16	43.78
RF4	41.20	14.0	10.5	48.38	13.00	11.60	172.5	0.77	0.01	43.89	50.46

## 1 A low cost measure for diagnosing safety problems of rotary intersections in Jordan.

Dr.S.P.BINDRA & Dr.KHEIR JADAN

Road accident problem in Jordan is alarming in respect of both the number as well as the size. According to one estimate (1), road accidents cost the country at least 12.5 million Jordanian Dinars in 1981 which represents 1 percent of the gross domestic product of Jordan. Half of the accidents in Jordan occur in Amman and its Suburbs.

Although the accident data collection and analysis procedures used in Jordan are considered to be of high standard, still the main deficiency is that the actual site of an accident is not located precisely on the accident report form. Also the number of reported accidents are affected by frequent changes in local reporting laws, accident severity, and damage cost of each accident. The main problem with using available accident data alone, for identifying and evaluating high accident sites in Jordan, is the waiting time needed to obtain significant data base. Conventional before and after studies, to determine the effectiveness of the improvement based on accident data, often take several years. This clearly shows that current practice of accident data has several inherent limitations and, therefore, needs to be complemented by some improved techniques.

Recent studies (2,3) have shown that traffic conflicts techniques are capable of providing a measure of accident potential problems at a highway location. Many highway authorities, in developed countries like USA,(4) are increasingly using traffic conflicts techniques to complement the limited accident data found in accident records. Keeping this in view, the Ministry of Public Works, at the request of Municipal authorities, undertook a study to quickly evaluate changes in road designs especially the roundabout and its environment.

The specific research objectives for this study were:

- To review the current state of the art on traffic conflicts techniques specially with a view to determine its applicability to traffic problems on rotary type of junctions in Amman area.
- To produce traffic conflict patterns and their tabulations for roundabouts of major conventional design in Amman area with a view to give insight into the main accident conflict problems which may lead to design improvements and remedial measures.
- To derive relationships between traffic conflict types, traffic flow, and rotary geometry which could be used to evaluate safety at rotaries.

### SELECTION OF ROTARIES

The first step in selecting the roundabout types for this study was to compile a list of roundabouts in Amman regions of Jordan from which the roundabouts could be drawn. The list of roundabouts compiled was based on actual field observations. All the sites were actually visited and some of them were photographed. The final selection of rotaries was made to produce traffic conflicts of major roundabout of conventional design with a view to get insights into the main accident problems and lead to design improvement and remedial measures. While selec-

- 
1. Vondra, M. and Jacob, G.D., "Road Safety in Two Contrasting Third World Countries", PTRC Summer Annual Meeting, July 1984.
  2. Baker, W.T., "An evaluation of the Traffic Conflicts Technique", HRB, 384, 1972, pp. 1-8.
  3. Perkins, S.R., "Traffic Conflict Technique Procedures Manual", Research Laboratories General Motors Corp. Warren, MI, GMR-896, Aug. 1969.
  4. Perkins, S.R., Previous reference.





#### **Research Papers in English Contents**

1. **A Low cost measure for diagnosing safety problems of rotary intersections in Jordan.**  
Dr. S. P. Bindra & Dr. Kheir Jadan.
2. **The perception of Near - Eastern Islamic Cities and Urbanism in Western Urban Literature.**  
Dr. Farouk M. El Gammal.
3. **Urban planning: The need for a Comprehensive Approach**  
Abdal-Majeed I. Daghistani.
4. **An Appraisal of Urban Transportation in the Arab World with special reference to road safety problems in Gulf Region.**  
Dr. Khair S. Jadan & Dr. Satya P. Bindra.
5. **The Implementation Process in Planning**  
Abdal-Majeed I. Daghistani.
6. **The Eighth Conference of The Arab Towns Organization held in Riyadh 1986.**  
John Warren.
7. **How to Design for More Ecologically Compatible Environments?**  
Pieter W. Germeaad (MLA).



In  
the name  
of **GOD**,  
most Gracious,  
most Merciful.





**THE URBAN GROWTH IN ARAB CITIES  
PROBLEMS & SOLUTIONS**

## تحت الاصدار

- كتاب المدينة والكوارث والحروب .
- كتاب المساجد في المدن العربية .
- كتاب المواطن والبلدية .
- كتاب السكن العشوائي ومدن الصفيح .
- موسوعة التشييمات والقوانين واللوائح والأنظمة البلدية في الدول العربية .
- كتاب هيكل أنظمة الحكم والإدارة المحلية في الدول العربية .
- كتاب هيكل الحكومات المحلية في العالم
- دراسة الأسواق العامة في المدن العربية
- دراسة تسمية الشوارع وترقيم المنازل
- كتاب المدن الجديدة في العالم العربي
- موسوعة المساجد
- موسوعة المدن الكبرى في العالم
- الفأخي والتوأمة بين المدن
- كتاب المدينة والطفل .. المعوق .. العجزة .. الخ
- كتاب : المدن الساحلية .. الجبلية .. الصناعية .. الخ ..
- سلسلة كتاب المدينة العربية :
  - مكة المكرمة — المدينة المنورة — القدس
  - الشيف — جدة — الكويت —
  - مسقط — القاهرة — الدوحة —
  - المنامة — عمان — الرباط — طرابلس —
  - تونس — مراكش — فاس — الجزائر —
  - بيروت — حلب — الاسكندرية —
  - مقدشو — الخ ...



# THE URBAN GROWTH IN ARAB CITIES

## PROBLEMS & SOLUTIONS



من إصدارات المعهد العربي لإنشاء المدن



طابع الحرس الوطني  
NATIONAL GUARD PRINTING PRESS

